

STATO MAGGIORE AERONAUTICA
UFFICIO STORICO

G. ANGELINI

F. M. RAGNISCO

A. TROTTA

Il soccorso aereo della Aeronautica Militare



ROMA 1975

STATO MAGGIORE AERONAUTICA
UFFICIO STORICO

G. ANGELINI

F. M. RAGNISCO

A. TROTTA

Il soccorso aereo
della
Aeronautica Militare

ROMA 1975



DISTINTIVO DEL SOCCORSO AEREO

É il primo distintivo adottato dal Soccorso Aereo. Come «simbolo base» si prese il distintivo del Soccorso Alpino (piccozza e corda) al quale si aggiunse il salvagente, l'ancora e le ali. Questi simboli piccozza e corda, salvagente ed ancora, ali, rappresentano i settori fondamentali in cui opera il servizio S.A.R. con compiti primari d'istituto



15° STORMO - SEARCH AND RESCUE

Questo è il nuovo distintivo del 15° Stormo che nel corso del 1972 ha sostituito l'analogo su fondo bianco.

Distintivi dei reparti che collaborano con il 15° Stormo, per le operazioni di soccorso aereo



31° Stormo Elicotteri



46ª Aerobrigata T.M.



Reparto volo Stato Maggiore

Dalle origini all'8 maggio 1945

Prima dell'inizio della 2a Guerra Mondiale l'attività di soccorso aereo, per il salvataggio di equipaggi caduti, o comunque costretti a scendere in mare, non era mai stata specificamente svolta e non esistevano appositi reparti destinati a svolgere tale attività.

E ciò, nonostante che in alcune occasioni fosse stato proprio il velivolo a dimostrarsi l'unico mezzo capace di portare un rapido soccorso in luoghi irraggiungibili altrimenti: si pensi al trasporto feriti cui erano stati adattati i Caproni durante la prima guerra mondiale ed alla ricerca dei naufraghi del Dirigibile «Italia» nel 1928 ed al successivo loro salvataggio, operato appunto con il mezzo aereo.

Nell'imminenza della seconda guerra, prevenendo le necessità che si sarebbero presentate in seguito alle operazioni aeree sul mare, furono costituite le prime sezioni soccorso che, successivamente, trasformate in Squadriglie, operarono durante tutto il periodo bellico.

Di questa attività, secondaria ed oscura, ma difficoltosa e di grande importanza morale per gli equipaggi combattenti sul mare, non esiste — purtroppo — una esauriente documentazione.

Dal 10 giugno 1940 fu disposta la costituzione dei seguenti Reparti, posti alle dirette dipendenze dei Comandi per ciascuno indicati:

— 612a Squadriglia «S» su quattro Cant Z 506 — Stagnoni (alle dipendenze del comando Aeronautica Sicilia);

— 613a Squadriglia «S» su cinque S.66 — Cagliari (Elmas), con una sezione di tre velivoli ad Elmas ed una sezione di due velivoli ad Olbia (alle dipendenze del Comando Aeronautica Sardegna).

— 614a Squadriglia «S» su quattro Cant. Z 506 — Bengasi (alle dipendenze del Comando Aeronautica Libia);

— Sezione «S» su due Cant. Z 506 — Torre del Lago (alle dipendenze del Comando 3a Squadra Aerea);

— Sezione «S» su due Cant. Z 506 — Lero (alle dipendenze del Comando Aeronautica Egeo).

I Reparti furono costituiti ad Orbetello e successivamente raggiunsero le loro sedi prestabilite. Il materiale di volo proveniva dalla requisizione fattane all'aviazione civile.

Poco tempo dopo la costituzione, la 613a Squadriglia «S» si sciolse.

L'8-7-1940 la Sezione Soccorso di Lero fu dislocata a Rodi; il 12-7-1940 la Sezione di Olbia si trasferì in volo a Brindisi ed il 6-8 fu trasferita nuovamente ad Elmas. Sotto la stessa data fu ricostituita la 613a Squadriglia «S» dotata di velivoli S.66, dislocata ad Elmas, alle dipendenze del Comando Aeronautica Sardegna.

Il 21-8 la Sezione di Massaciuccoli fu trasferita sull'Aeroporto di Manelao (Sardegna).

IL 26-8 la Sezione «S» di Torre del Lago fu sciolta ed i suoi velivoli furono versati alla 612a Squadriglia.



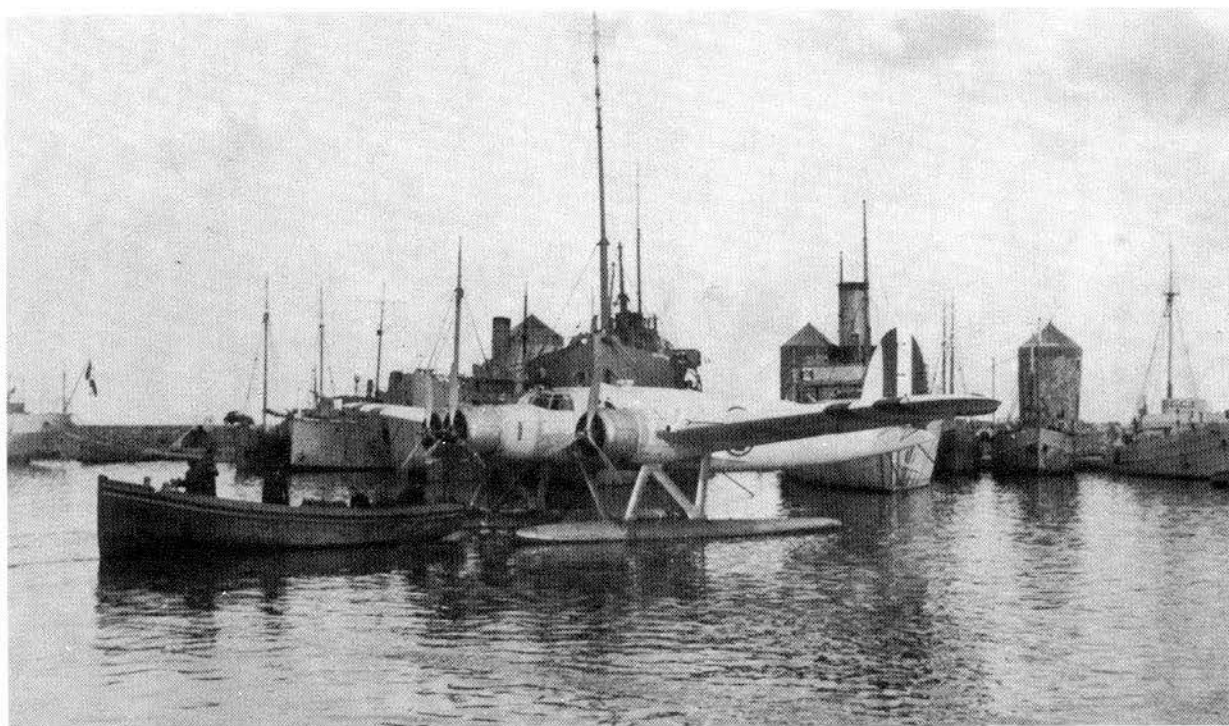
Il Fokker di Larsen cappottato mentre tentava il secondo atterraggio per soccorrere i naufraghi della spedizione Nobile.



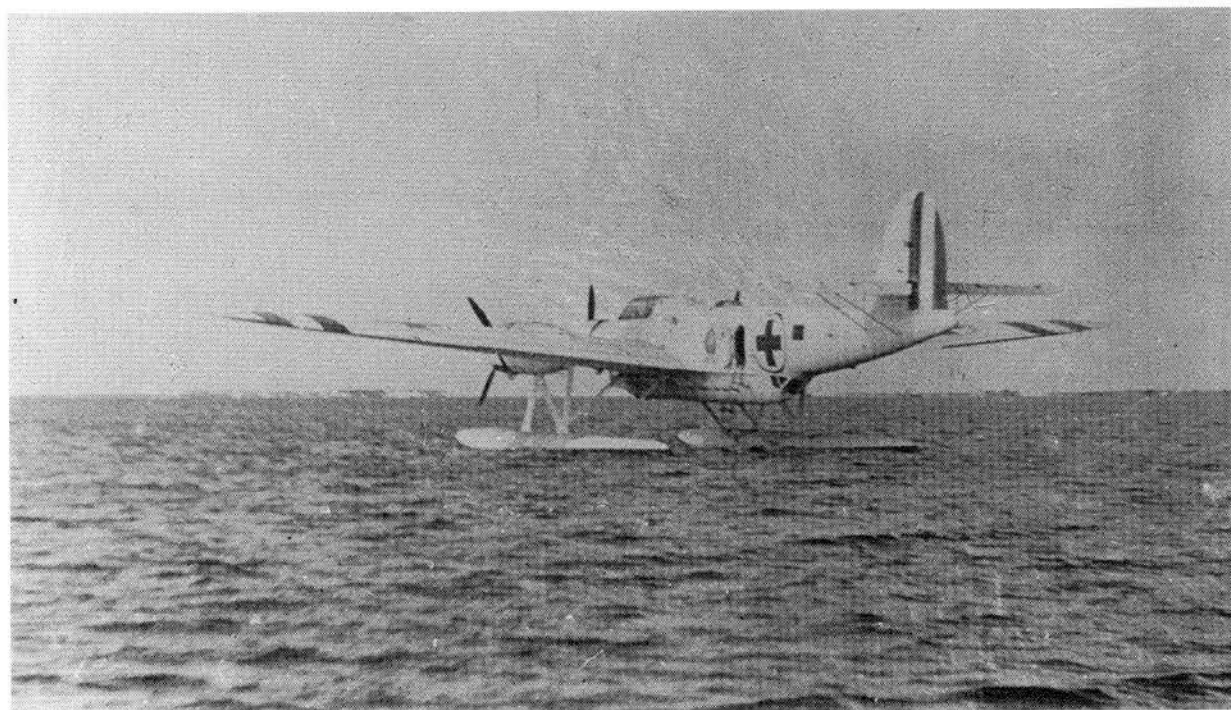
Aeroplani Caproni CA. 80 adibiti al trasporto feriti durante il primo dopoguerra. Particolare della parte adibita all'imbarco delle lettighe.



Seconda Guerra Mondiale. Posizione dei simboli della Croce Rossa sui velivoli del Soccorso Aereo.



Porto di Rodi. Cant Z 506 S. Sanitario ottenuto dalla trasformazione di un Cant Z 506 civile, 1a versione, senza gondola.



L'idrosoccorso Cant Z 506 bis.

Il 1° giugno 1941 fu costituita sull'Aeroporto di Brindisi, alle dirette dipendenze del Comando 4a Squadra Aerea, una Sezione Soccorso dotata di velivoli Cant. Z. 506.

Nel marzo 1942, quando già si delineava una decisa volontà di rafforzare i Reparti del Soccorso Aereo, alcune Squadriglie della Specialità Trasporti mutarono la propria denominazione in «Squadriglie Sanitarie». Tra i principali problemi di cui la nuova specialità richiedeva una adeguata soluzione vi era la controversia se si dovesse dotare o meno gli aerei da soccorso di un adeguato armamento difensivo e se tali velivoli dovessero essere protetti o no dagli accordi internazionali della Croce Rossa. Nel maggio 1942 il Governo Britannico — attraverso la propria Delegazione a Berna e la Legazione Svizzera in Italia — fece presente che i propri velivoli, adibiti al servizio di soccorso erano dotati di un efficiente ed autonomo armamento e che, di conseguenza, non desiderava che essi fossero considerati come protetti dagli accordi internazionali. Il Governo Italiano, al contrario, voleva che i velivoli da soccorso portassero gli emblemi distintivi della Croce Rossa Internazionale.

Tale diversità di opinioni diede luogo ad alcuni episodi che, come risulta dalle relazioni compilate dai Reparti interessati, possono meglio illustrare quanto sopra esposto:

— 29-11-1942 zona ovest dell'Isola de La Galite: un apparecchio del tipo Bristol attacca un Cant Z 506 bis, crocerossato, della 613a Squadriglia «S».

Il nostro velivolo, attaccato ripetutamente, è costretto all'ammarraggio.

L'aereo inglese ritorna all'attacco e dopo aver effettuato un sorvolo a bassissima quota si allontana.

— 24-4-1943. Due velivoli idrosoccorso scortati da 6 Mc.202 partono per ricerca naufraghi S.A.S. (Servizi Aerei Speciali), nella zona

Ras Mustafà Korba. Un Macchi rientra per avaria.

Presso Capo Mustafà i caccia venivano attaccati da 25-30 caccia nemici tipo «Spitfire» e P.40.

In combattimento un P.40 sicuramente abbattuto è visto precipitare in fiamme.

Successivamente i nostri caccia erano costretti a disimpegnarsi per inferiorità numerica.

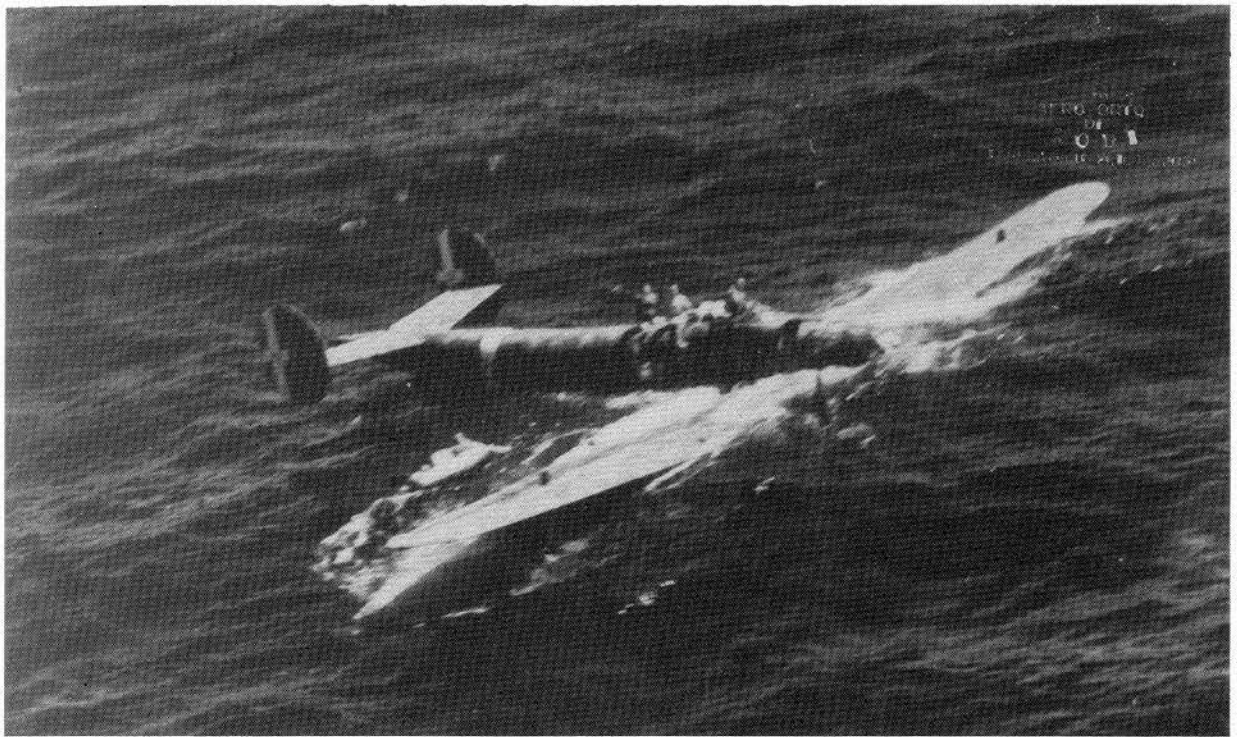
Gli idro-soccorso venivano fatti segno a brevi raffiche che colpivano senza conseguenze l'ala del velivolo gregario; i velivoli nemici, riconosciuti poi i distintivi della Croce Rossa, desistevano dalle loro azioni e accompagnavano per qualche tratto gli idro-soccorso che si portavano all'atterraggio su Tunisi.

Un altro problema particolarmente importante sorse nel maggio 1942, quando in seguito a varie ispezioni, fu prospettata l'opportunità di sciogliere tutte le Squadriglie Soccorso e di aggregare gli apparecchi idro-soccorso all'Aviazione Marittima. Ciò perché, in conseguenza della scarsa attività che queste Squadriglie svolgevano in relazione al loro speciale compito, venivano spesso a trovarsi con gli apparecchi non perfettamente efficienti per l'impiego, e con il personale scarsamente addestrato. Fu però stabilito che i Reparti soccorso conservassero la loro attuale fisionomia.

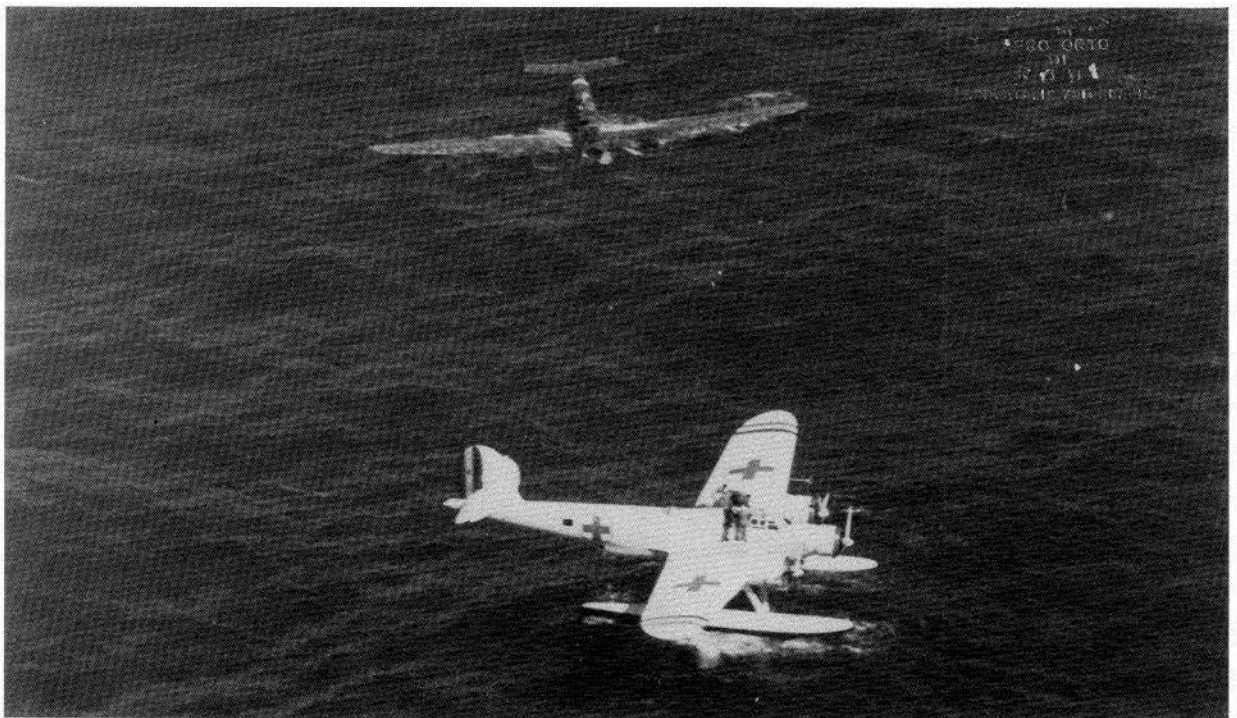
La proposta, tuttavia, fu nuovamente presa in esame un anno dopo, in considerazione della particolari necessità del servizio «Soccorso» ed allo scopo di migliorare l'utilizzazione del personale e dei velivoli adibiti a detto servizio, il 21-5-1943 Superaereo emanò la seguente circolare:

Questo Stato Maggiore stabilisce quanto segue:

a) per il servizio soccorso sono costituite le «Sezioni aeree di Soccorso» comprendenti uno o più velivoli, dislocate presso ogni base aerea del soccorso;



Guerra 1940-'43 - Un Cant Z 1007bis del 106° Gr. Costretto ad ammarare sta per inabissarsi.



Guerra 1940-'43 - Un idrosoccorso della base di Rodi ammarato nei pressi del velivolo incidentato, si appresta a recuperarne l'equipaggio.

RELAZIONE OPERATIVA

1° - INIZIO DELL' AZIONE

- $35^{\circ}06'$ $34^{\circ}50'$ $34^{\circ}52'$ $35^{\circ}20'$
 ROMI = = ROMI
 $28^{\circ}00'$ $31^{\circ}00'$ $31^{\circ}14'$ $28^{\circ}20'$

- | d) - base di partenza | Aeroporto n° 801 | e) - ora di partenza |
|-----------------------|-----------------------------|----------------------|
| | della 260* Squadriglia n° 1 | 06,30 |
| VELIVOLI | della Squadriglia n° | tipo |
| PARTITI | della Squadriglia n° | tipo |
| | della Squadriglia n° | tipo |

Totale N°

- g) - nome del Comandante la formazione

2° - ESECUZIONE DELL' AZIONE

Observatore: Ten. Vasc. MARCONI Giacomo

- A) condizioni atmosferiche sulla rotta : tratto sereno lungo la costa 4-5/10 cop.
 B) quota di navigazione durante la rotta 900 m.
 C) ora di arrivo sull'obiettivo 08,40
 D) condizioni meteorologiche sull'obiettivo 4-5/10 cop. - mare mosso
 E) quota assoluta sull'obiettivo 20 m.
 F) numero velivoli giunti sull'obiettivo uno
 G) tipo della formazione sull'obiettivo isolato
 H) munizionamento impiegato e bomba lanciate su ogni obiettivo :
 obiettivi "a" n° 2 bombe G. 100 utili c. 7,7 c. 12,7
 obiettivi "b" n° 2 bombe G. 100 // c. 7,7 c. 12,7
 obiettivi "c" n° 2 bombe G. 100 // c. 7,7 c. 12,7 //
 obiettivi "d" n° 2 bombe G. 100 // c. 7,7 c. 12,7 //
 risultati complessivi apprezzati a vista ed eventuali motivi che hanno impedito o limitato
 l'esecuzione dell'azione :

L'esecuzione dell'azione: Alle ore 8,40 avvistato un piroscafo di medio tonnellaggio che è stato bombardato e colpito gravemente.

- 51 - reazione aerea (numero e tipo velivoli avversari)

- l) - reazione contrattiva precisa ed intensa che ha danneggiato seriamente il ri-
n) - difesa passiva costruttore.

3° - RIENTRÒ DALL' AZIONE

- b) - ora di rientro alla base
 c) - numero velivoli rientrati
 d) - ore di volo complessive
- Il ricognitore è stato costretto ad ammassare nelle vicinanze dell'isola a causa avarie al motore centrale e parzialmente del serbatoio.

NOTE: (1) bombardamento - ricognizione - fotografica o a vista - ricognizione offensiva - intragliamenti - caccia su allarme - caccia in crociera - caccia di scorta - In quest'ultimo caso indicare l'unità che li stata scortata.

4° . PERDITE SUBITE

- | | | | |
|--|--|--|--|
| Tipo del velivolo | | distretti (2) | |
| Tipo del velivolo: Cesset 2 1007 bis | | danneggiati (2) dalla reazione contraria | |
| Tipo del velivolo | | dispersi per cause imprecisate | |
| deceduti
feriti //
prigionieri
dispersi | | deceduti
feriti //
prigionieri
dispersi | |
| UFFICIALI | | TRUPPA | |

5° : PERDITE INFLITTE AL NEMICO (indicare per quale causa) (colloquio diretto):

VELIVOLI

- | | abbattuti in volo : | distruetti al suolo : | danneggiati : |
|-----------------|---------------------|-----------------------|---------------|
| certi n° | _____ | _____ | _____ |
| probabili n° // | // | // | // |

6° - EPISODI DI PARTICOLARE RILIEVO

Il ricognitore veniva colpito gravemente al motore centrale ed al sex della benzina della stazione controerea del piroscalo attaccato, tentato mentre con due motori; causa però della perdita di benzina, il velivolo costretto ad ammarare a circa 30 miglia dall'isola. L'equipaggio, tutto pieno, non fu salvato e veniva tratto in salvo in un motorio idro-scio 5°.

INCONVENIENTI: Velivolo - Motore - Armamento - Installazioni in collaborazione

7. INCONVENIENTI: Velivolo - Motore - Armamento - Installazioni in collaborazione
con NAS

Motore centrale reso inefficiente ad i serbatoi della benzina perfore
dall'apocriosa ed intensa reazione controcorrente?

8° - FOTOGRAFIE ALLEGATE - Serie eseguite n° 9 corrispondenti ai seguenti obiettivi:

apparecchio Sant 2-1007 bis danneggiato ed ~~non~~ idro-accusato.

H. COMANDANTE

VISTO e OSSERVAZIONI DEL COMANDO DI STORMO:

NOTE: (a) Indicare se dall'aviazione nemica, dalla reazione contrattesa oppure se per cause accidentali;
(b) oltre il numero, indicare anche il tipo di velivolo;
(c) del Gruppo o della Squadriglia.

Relazione operativa, tratta dal Diario Storico, riguardante la ricognizione offensiva e il successivo recupero dell'equipaggio dell'Idro Cant Z 1007 bis del 106° Gruppo.

b) la Sezione aerea di Soccorso costituisce parte organica della Squadriglia da Ricognizione Marittima (R.M.) che ha sede nella stessa base aerea od in quella vicinior.

c) La Sezione aerea di Soccorso dipende:
— dal corrispondente Comando di Squadriglia R.M. per tutto quanto concerne il personale (disciplina, addestramento, amministrazione, ecc.) il materiale e la parte tecnico-professionale;

— dal Comando di Squadra Aerea o di Aeronautica competente, per l'impiego delle operazioni di soccorso;

d) gli equipaggi delle Sezioni Aeree di Soccorso possono essere avvicendati con equipaggi delle corrispondenti Squadriglie da R.M.; però gli equipaggi in servizio alle Sezioni medesime devono essere sostituiti con elementi già pratici e sperimentati nello speciale impiego;

e) il Comando Superiore Aviazione per la Regia Marina ha facoltà di avvicendare le «Sezioni Aeree di Soccorso» fra le varie basi aeree di soccorso;

f) nelle zone di mare dove non possono intervenire i velivoli della Sezione Aerea di Soccorso, interverranno, su richiesta dei competenti Comandi di Grande Unità Aerea, i velivoli delle Squadriglie da R.M.: a tale scopo il Comando Superiore Aviazione per la Regia Marina emanerà le disposizioni del caso.

In dipendenza di quanto precede si determina quanto segue:

1°—tutte le Squadriglie o Sezioni Soccorso attualmente costituite sono, dalla data del 20 maggio, sciolte;

2°—dalla data suddetta, presso le basi sottoindicate, si costituiscono le seguenti 11 «Sezioni Aeree di Soccorso», facenti parte organica ciascuna del Reparto da Ricognizione marittima a fianco di esse segnato:

1a Sezione Aerea di Soccorso — Tolone: 171a Squadriglia R.M.

2a Sezione Aerea di Soccorso — La Spezia: 187a Squadriglia R.M.

3a Sezione Aerea di Soccorso — Orbetello: 144a Squadriglia R.M.

4a Sezione Aerea di Soccorso — Nisida: 182a Squadriglia R.M.

5a Sezione Aerea di Soccorso — Elmas: 188a Squadriglia R.M.

6a Sezione Aerea di Soccorso — Ajaccio: 146a Squadriglia R.M.

7a Sezione Aerea di Soccorso — Siracusa: 186a Squadriglia R.M.

8a Sezione Aerea di Soccorso — Stagnoni: 197a Squadriglia R.M.

9a Sezione Aerea di Soccorso — Brindisi: 141a Squadriglia R.M.

10a Sezione Aerea di Soccorso — Prevesa: 139a Squadriglia R.M.

11a Sezione Aerea di Soccorso — Lero: 147a Squadriglia R.M.

La suddetta circolare stabiliva inoltre che il Comando Superiore Aviazione per la Regia Marina, cui era affidato l'incarico di costituire le suddette Sezioni Aeree di Soccorso, disponesse per l'assegnazione alle medesime del personale e dei velivoli appartenenti ai disciolti Reparti Soccorso.

L'integrazione delle Squadriglie Soccorso nelle Squadriglie da Ricognizione Marittima, segnò il termine di un primo ciclo operativo, del quale, sulla scorta della documentazione attualmente esistente, si è in grado di riportare i dati di attività svolta relativi al solo periodo che va dal 10-6-1940 al 31-12-1942:

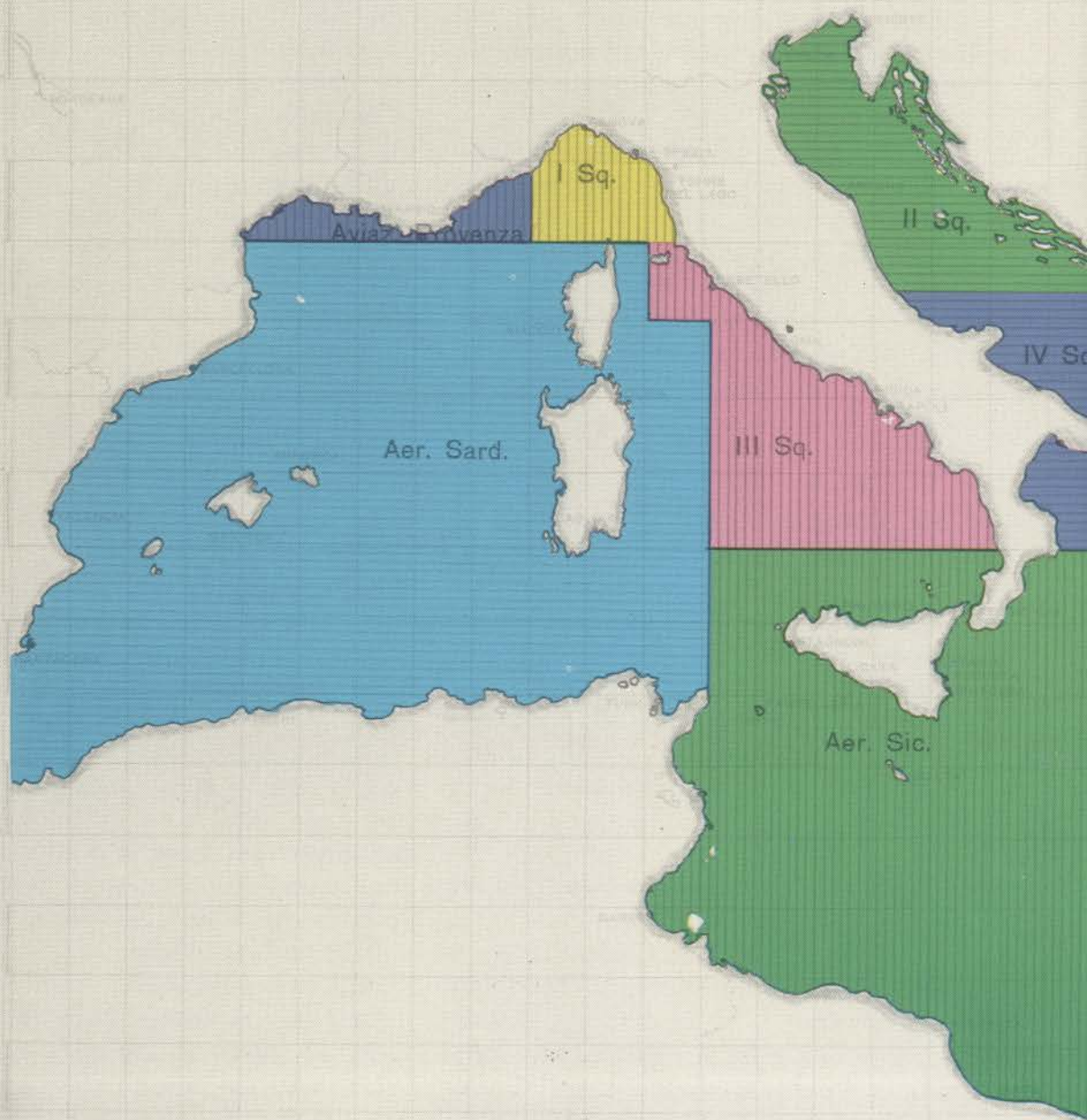
— 418 missioni belliche;

— 525 velivoli impiegati;

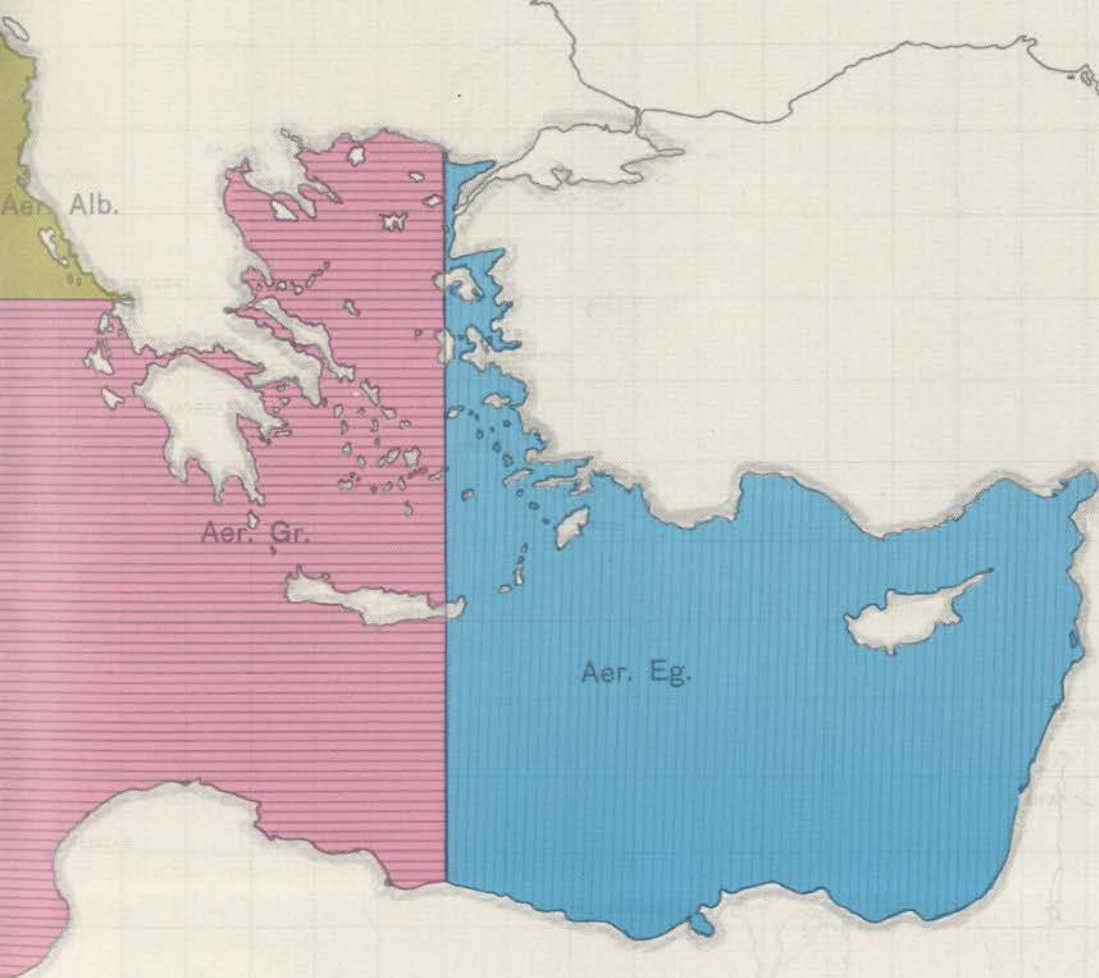
— 231 persone salvate (167 italiani, 16 tedeschi, 32 inglesi, 11 francesi e 5 australiani).

Non risulta l'indicazione esatta delle perdite, ma i Reparti di Soccorso aereo ne subirono, e dolorose. La figura dei piloti, degli specialisti e degli Ufficiali Medici che rischiarono e spesso perdettero la vita nel generoso tentativo di portare soccorso ai combattenti amici e

ZONE DI GIURISDIZIONE DELLE G



PER IL SERVIZIO DEL SOCCORSO



SITUAZIONE E DISLOCAZIONE MEZZI DI SOCCORSO ALLA DATA DEL 1° MAGGIO 1943

BASI MARITTIME								
LOCALITA'	Comando G.U.A. da cui dipende la Base	MEZZI MARINI						
		RAMA Z 8 da tonn. 8	RAMA Z 8 da tonn. 12	RAMA D 300 da tonn. 17	R.A.I. Z 8 da tonn. 3	R.A.I. D 300 da tonn. 4	Moto- pesche- recci	Navi Ospedale (1)
Stagnoni	Aer. Sicilia				1	1		
Siracusa	Aer. Sicilia	1			1	2		
Licata	Aer. Sicilia		2			1	1	
Catania	Aer. Sicilia					1		
Augusta	Aer. Sicilia	1			1	2		
Marsala	Aer. Sicilia			1	2	1		
Reggio Calabria	Aer. Sicilia					1		
Pantelleria	Aer. Sicilia							1
Palermo	Aer. Sicilia							
Sciacca	Aer. Sicilia			1			2	
Trapani	Aer. Sicilia							1
Elmas	Aer. Sardegna	1			2			
Olbia	Aer. Sardegna				1			
Cagliari	Aer. Sardegna							
Porto Conte	Aer. Sardegna			1				
Taranto	IV Squadra	1			1	1		
Brindisi	IV Squadra	1			1	1		
Orbetello	III Squadra	1			1			
Vigna di Valle	III Squadra				1			
Castiglione del Lago	III Squadra				1	1		
Nisida	III Squadra	1		1	1	1		
Lago Patria	III Squadra				1			
Portorose	II Squadra				1			
Venezia	II Squadra				2			
Pola	II Squadra	1			3	1		
Spalato	II Squadra					1		
Cadimare	I Squadra				1	1		
Sesto Calende	I Squadra				1			
Torre del Lago	I Squadra				1			
Como	I Squadra					1		
Calato	Aer. Egeo					1		
Lero	Aer. Egeo	1			1	1		
Rodi	Aer. Egeo			1	1	1		
Prevesa	Aer. Grecia				1	1		
Patrasso	Aer. Grecia					1		
Castelnuovo (Cattaro)	Aer. Albania				1			
In allestimento								
In riparazione								2

(1) Le Navi Ospedale sono manovrate dalla R. Marina e non hanno sede fissa. Vengono impiegate a richiesta dei Comandi G.U.A.

BASI AEREE					
LOCALITA'	Comando G.U.A. da cui dipende la Base	Reparto	Squadriglia da Ricognizione Marittima di cui fa parte la Sezione	Velivoli Cant. Z 506	
				In carico	Effi- cienti
Tolone	Com. Aviaz. Provenza	1a Sez. Socc.	171a Sq. R. M.		
La Spezia	Comando I Squadra	2a Sez. Socc.	187a Sq. R. M.		
Orbetello	Comando III Squadra	3a Sez. Socc.	2a Sez. Cost. R. M.	1	1
Nisida	Comando III Squadra	4a Sez. Socc.	182a Sq. R. M.	2	2
Elmas	Aer. Sardegna	5a Sez. Socc.	188a Sq. R. M.	6	2
Ajaccio	Aviaz. Corsica	6a Sez. Socc.	146a Sq. R. M.		
Siracusa	Aer. Sicilia	7a Sez. Socc.	189a Sq. R. M.	4	2
Stagnoni	Aer. Sicilia	8a Sez. Socc.	197a Sq. R. M.	5	2
Brindisi	IV Squadra	9a Sez. Socc.	141a Sq. R. M.	7	5
Prevesa	Aer. Grecia	10a Sez. Socc.	184a Sq. R. M.	2	1
Lero	Aeron. Egeo	11a Sez. Socc.	185a Sq. R. M.	2	2

CARATTERISTICHE DEI MEZZI DEL SOCCORSO

RAMA Z 8 da 8 tonn.-Velocità crociera miglia 12 - Velocità massima miglia 22 - Autonomia massima miglia 250

RAMA Z 8 da 12 tonn.-Velocità crociera miglia 12 - Velocità massima miglia 20 - Autonomia massima miglia 380

RAMA D 300 da 17 tonn.-Velocità crociera miglia 19 - Velocità massima miglia 25 - Autonomia massima miglia 418

RAI Z 8 da 13 tonn.-Velocità crociera miglia 18 - Velocità massima miglia 25 - Autonomia massima miglia 130

RAI D 300 da 4 tonn.-Velocità crociera miglia 25 - Velocità massima miglia 33 - Autonomia massima miglia 150

Motopescherecci - Velocità crociera miglia 4 - Velocità massima miglia 6 - Autonomia massima miglia 800

Navi Ospedale-Velocità crociera miglia 8 - Velocità massima miglia 10 - Autonomia massima miglia 1200

Velivoli Cant. Z. 506-Velocità crociera Km. 270 - Velocità massima km. 320 - Autonomia massima ore 6



Particolare del battellino di soccorso in dotazione ai Reparti combattenti durante il 2° conflitto mondiale.



La fase più delicata della missione di soccorso: l'imbarco dei feriti. In figura: naufraghi di un velivolo francese abbattuto dalla nostra Caccia al largo della Sardegna nel Giugno 1940 - Il velivolo soccorritore è un Macchi 99 della linea civile.

nemici, caduti in mare, rimane ancor oggi indelebile e viva nella memoria di tutti gli equipaggi.

L'attività del Soccorso dal 20-5-1943 all'8-9-1943 è compresa in quella svolta dai Reparti di R.M. per cui farne una distinzione risulta difficile.

L'Aviazione Ausiliaria per la R. Marina, che, come già detto, aveva incorporato le Squadriglie Soccorso, era suddivisa in sei Comandi Aviazione: Alto Tirreno, Alto Adriatico, Basso Tirreno, Sardegna, Ionio e Basso Adriatico, Grecia.

Fino all'8-9-1943 da tali Comandi dipendevano i seguenti Reparti:

Aviazione Alto Tirreno

84° Gruppo (Sq. 140-145) Torre del Lago (R.S.14 - Cz.501 - Cz.506)

171a Sq. Tolone (Cz.501 - Cz.506)

187a Sq. La Spezia (Cz.501 - Cz.506)

Aviazione Alto Adriatico

143a Sq. Venezia (Cz.501 - Cz.506)

149a Sq. Kumbar (Cz.501 - Cz.506)

183a Sq. Divulje (Cz.501 - Cz.506)

Aviazione Basso Tirreno

148a Sq. Vigna di Valle (R.S.14 - Cz.501 - Cz.506)

182a Sq. Nisida (Cz.501 - Cz.506)

144a Sq. Orbetello (Cz.501 - Cz.506)

Aviazione Sardegna

138a Sq. Porto Vecchio (Sez. La Maddalena) (Cz.506 - R.S.14)

146a Sq. Ajaccio (Sez. Porto Vecchio) (Cz.506 - R.S.14)

287a Sq. Porto Conte (Cz.506 - R.S.14)

Aviazione Ionio e Basso Adriatico

141a Sq. Brindisi (Cz.506 - Cz.501)

85° Gr. (Sq. 142, 196, 288) Taranto (Sez. Brindisi) (R.S.14 - Cz.506 - Cz.501)

Aviazione Grecia

82° Gr. (Sq. 139, 184) Prevesa (184a Pola) (Cz.506 - R.S.14)

147a Sq. Lero (Sez. Rodi) (Cz.506 - R.S.14)

Dopo gli avvenimenti dell'8-9-1943, nonostante i tentativi — dei quali diversi riusciti — da parte delle Forze Armate tedesche di impedire l'involo dei velivoli, molti Reparti Idro ed aerei isolati si portarono nel territorio liberato, riunendosi al Comando Aviazione per la Regia Marina dello Jonio e Basso Adriatico, esistente nell'Aeroporto di Taranto ed alle cui dipendenze erano rimasti i seguenti Reparti:

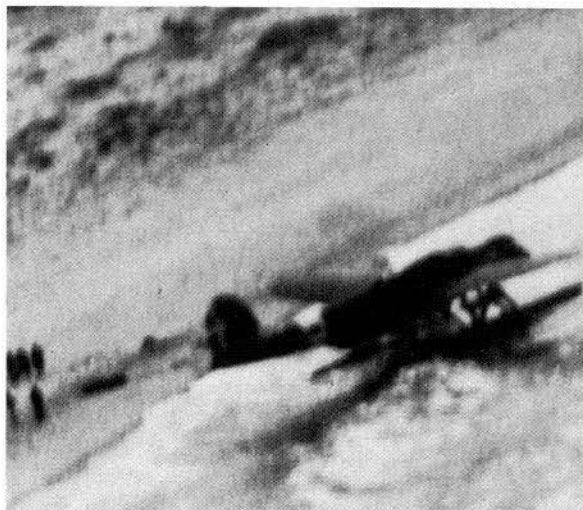
— 288a Squadriglia su Cant. Z 506 (Taranto);
141a Squadriglia su Cant. Z 501 e 506 (Brindisi).

Il 30 settembre 1943 si costituì inoltre un Gruppo Idro composto dai seguenti Reparti:
139a Squadriglia su Cant. Z 506, proveniente da Prevesa (Grecia);

149a Squadriglia su Cant. Z 501, ripiegata al completo da Kumbar (Alto Adriatico).

183a Squadriglia su Cant. Z 501, ripiegata da Divulje.

Tutte con sede a Taranto.



Idro Cant Z 506 B incidentato sulle coste tunisine il 18-1-1942, avvistato da un idro soccorso S.66

Il 16 ottobre 1943 venne disciolto il Comando Aviazione per la Regia Marina dello Jonio e basso Adriatico e si costituì il Comando Raggruppamento Idro con sede a Taranto e così composto:

— 1° Gruppo Idro con sede a Taranto e con alle dipendenze i seguenti reparti:

— 139a Squadriglia su Cant. Z 506, con sede a Taranto;

— 149a Squadriglia su Cant. Z 501 (in via di trasformazione su Cant. Z 506), con sede a Taranto;

— 183a Squadriglia su Cant. Z 501, con sede a Taranto.

— 2° Gruppo Idro con sede a Brindisi e con alle dipendenze i seguenti reparti:

— 141a Squadriglia su Cant. Z 501 e Cant. Z 506, con sede a Brindisi;

— 288a Squadriglia su Cant. Z 506, con sede a Taranto.

Il 1° gennaio 1944 si costituì, inoltre, la 287a Squadriglia Autonoma montata su Idro Fiat R.S.14 che all'armistizio avevano ripiegato dall'Aeroporto di Torre del Lago (Lucca) in Sardegna e di lì recuperati.

Tra gli episodi più significativi dell'attività dei Reparti ricordiamo l'azione del 7 febbraio 1945 di un Cant. Z 506 della 149a Squadriglia, il quale coronò una missione di ricerca di naufraghi alleati con il salvataggio di tre militari inglesi. L'equipaggio per il brillante esito dell'azione fu encomiato dal Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica.

Il 15 maggio 1944 fu attuato un nuovo ordinamento dei Reparti Idro. Furono sciolti il 1° ed il 2° Gruppo e costituiti quattro Gruppi: l'82°, 83° 84° e 85°, così schierati:

Raggruppamento Idro (Taranto)

— 82° Gruppo Idro-Taranto: 139a Squadriglia su Cant. Z 506 (Taranto); 149a Squadriglia su Cant. Z 506 (Taranto);

— 83° Gruppo Idro — Brindisi : 141a Squa-

driglia su Cant. Z 506 e Cant. Z 501 (Brindisi); 147a Squadriglia su Cant. Z 506 e Cant. Z 501 (composta degli apparecchi che all'armistizio avevano ripiegato da Lero ed Aboukir, dove operarono in collegamento con gli alleati e successivamente si trasferirono a Brindisi).

— 84° Gruppo Idro — Elmas e poi Taranto: 288a Squadriglia su Cant. Z 506 (Elmas) (costituitasi con gli apparecchi della Sezione Soccorso di Elmas).

— 85° Gruppo Idro — Taranto: 183a Squadriglia su Cant. Z 501 (Taranto); 287a Squadriglia su RS 14 (Taranto).

L'attività dei Reparti idrovolanti durante la guerra di liberazione può riassumersi in: numerose scorte a convogli, caccia antisommergibili, vigilanza costiera, ricerca, soccorso e recupero naufraghi, missioni speciali, ricerca mine, trasporto personale ferito ed ammalato, collegamenti vari, oltre a diverse esercitazioni di puntamento con batterie contraeree ed esercitazioni di lancio paracadutisti.

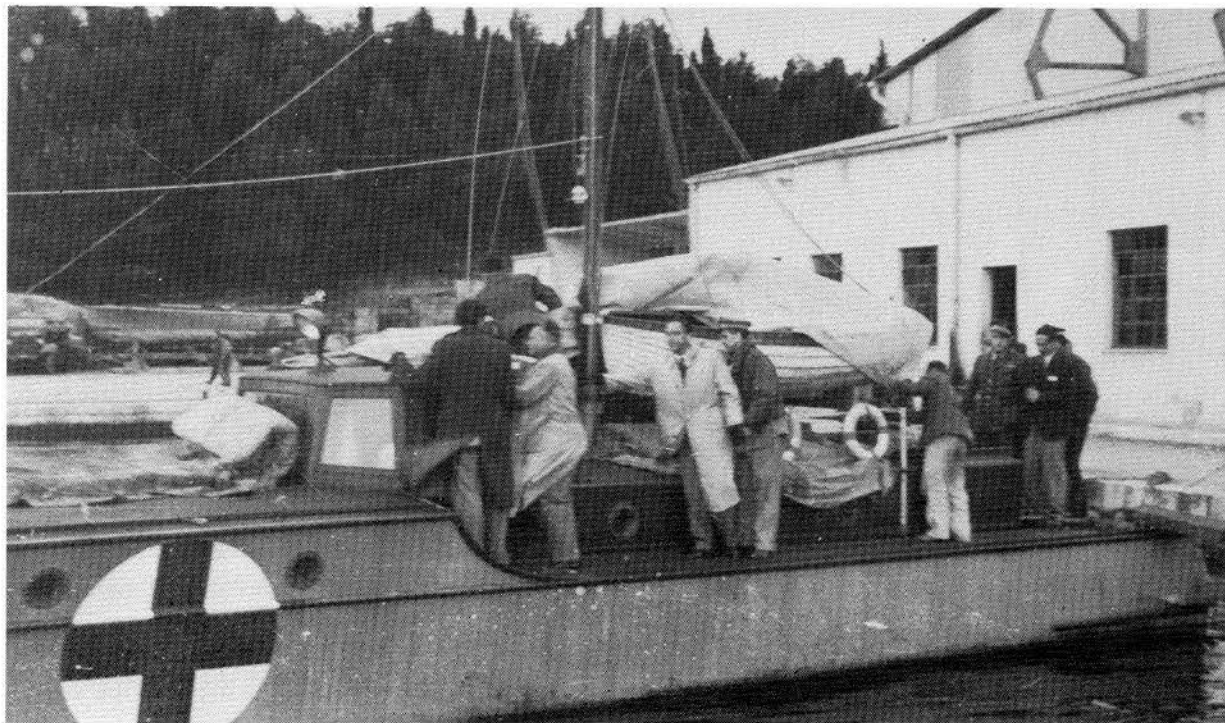
Durante la campagna il numero degli apparecchi in carico si aggirava sulla sessantina tra Cant. Z 506 e 501 e R.S. 14, di cui solo la metà in media costantemente efficienti.

L'opera più intensa degli idrovolanti si svolse tra il novembre 1943 ed il maggio 1944, con oltre cento azioni in ciascun mese e con punte massime di 136, 138, 134 e 124 azioni, rispettivamente nei mesi di novembre, gennaio, marzo ed aprile per corrispondenti ore di volo 497, 537, 454 e 464. Altre notevoli imprese si ebbero nell'agosto e nel settembre 1944 e nel gennaio 1945.

L'attività dell'idroaviazione in 20 mesi di guerra (1943-1945) può essere efficacemente riassunta dalle seguenti cifre: 1214 azioni di guerra con un impiego di 1250 velivoli per 4333 ore di volo; 35 naufraghi salvati; due idrovolanti perduti. Tra il personale dipendente, per lo stesso periodo, si ebbero cinque caduti e tre feriti.



Un idrosoccorso Cant Z. 506 della 612a Sq ha individuato il battellino dei naufraghi. Iniziano le operazioni di imbarco feriti.



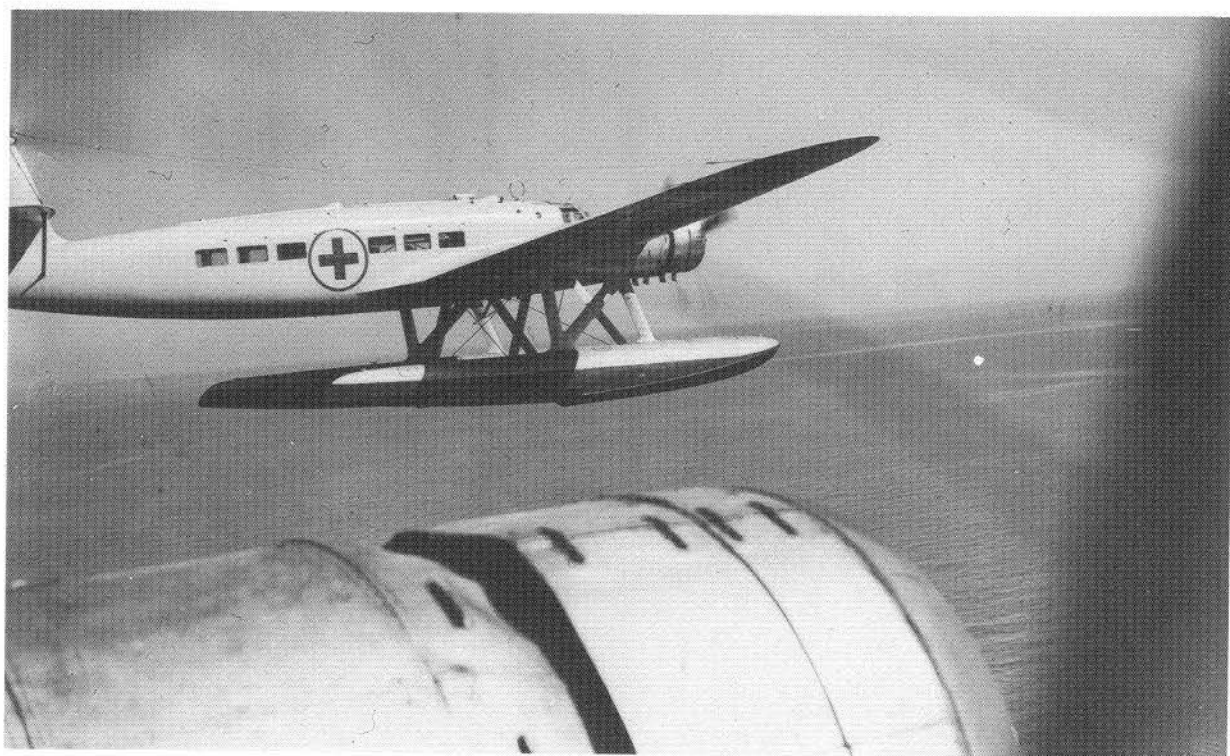
Motoscafo in dotazione ai reparti da soccorso, durante la guerra di liberazione.

Sequenza fotografica

AERONAUTICA

SICILIA 1940 - 1941

Azione reale di soccorso
per il recupero di un equipaggio italiano
precipitato in mare
durante una azione di guerra.



Cant Z 506 in volo di ricerca.



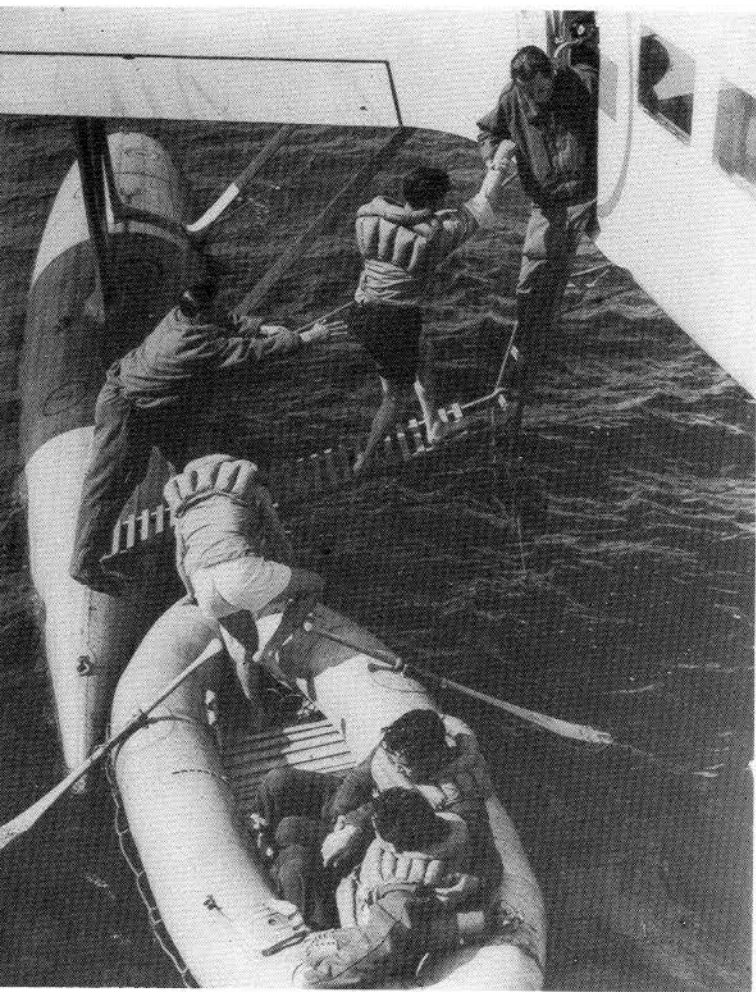
Naufraghi in attesa di soccorso.



Avvistamento dei naufraghi ed ammaraggio del velivolo di soccorso nei pressi del battellino.



Il battellino si accosta al velivolo per il successivo recupero.



Il recupero.



Prime cure portate a bordo del velivolo.



I feriti vengono trasbordati dal velivolo.



Sistemazione a bordo del motoscafo da soccorso.

Dal termine del secondo conflitto mondiale al 1961

All'8 maggio 1945 il Raggruppamento Idro era composto dagli stessi Reparti con i quali era stato riorganizzato il 15 aprile 1944. Si fa notare che:

- il Comando 82° Gruppo ebbe alle proprie dipendenze la Base Aerea di Bracciano, utilizzata per scalo del Servizio Corrieri Aerei Militari, fino al 2 gennaio 1946, data in cui detta base passò alle dipendenze dell'84° Gruppo;

- il Comando 83° Gruppo ebbe alle proprie dipendenze una Sezione Idro-Soccorso dislocata a Treporti (Venezia);

- il Comando 84° Gruppo ebbe alle proprie dipendenze la Sezione Idro-Soccorso di Cadimare (La Spezia) e la Base di Genova, utilizzata per scalo del Servizio Corrieri Aerei Militari.

Nel 1946 il Raggruppamento Idro espletò servizio di Corriere Aereo di linea ed effettuò collegamenti, trasporti, servizi speciali, voli di addestramento ed esercitazioni varie, per un totale di 1919 voli e 2450,40 ore di volo trasportando 3624 passeggeri e Kg. 88992,295 di materiale.

Agli inizi del 1947 fu istituita ad Augusta una Sezione Idrosoccorso posta alle dipendenze dell'82° Gruppo.

Durante il 1947 il Raggruppamento Idro effettuò 2156 voli per un totale di 2311,45 ore di volo, 1269 passeggeri trasportati e 29439 kg di materiale. L'attività del Raggruppamento si protrasse per i primi tre tri-

mestri del 1948: furono compiuti 1532 voli, per un complesso di 1573,45 ore di volo, e trasportati 5485 kg di materiale e 103 passeggeri. Il 31 luglio 1948 il Raggruppamento Idro fu sciolto.

Contemporaneamente alla pianificazione dello scioglimento del Raggruppamento si era andata delineando la futura organizzazione del Soccorso Aereo. Infatti il 17 aprile 1946, come prima organizzazione del nuovo Soccorso Aereo in tempo di pace, venne istituita la Centrale Soccorso a Centocelle Sud.

Nella primavera del 1946 il Consiglio dell'O.A.C.I., in sede di approvazione delle norme per la navigazione aerea internazionale, considerò l'opportunità che si addivenisse alla istituzione di un Servizio Ricerche e Salvataggio. Nei piani organizzativi del servizio stesso il Consiglio divideva idealmente il globo terrestre in grandi regioni, e le regioni in zone, prevedendo in ciascuna zona un Centro di Coordinamento per il salvataggio: Centro che in Italia assunse, come vedremo tra breve, la denominazione di «Comando Soccorso Aereo», inserito nella «Regione EUMED» (Europa-Mediterraneo).

Con delle norme provvisorie contenute nella circolare dello S.M.A. 204394/od.2 del 14 ottobre 1947, venne considerato ufficialmente istituito dalla data del 14 aprile 1946 il «Servizio Ricerca e Soccorso dell'Aeronautica Militare», come parte integrante dell'organizzazione internazionale dell'O.A.C.I.



Guidonia 1951 - «Feriti» a bordo di un velivolo sanitario S.M. 82 del 36° Stormo nel corso di un'esercitazione.



1952. Missione reale di soccorso, trasbordo di un ferito al termine di una missione notturna effettuata con Cant Z 506.



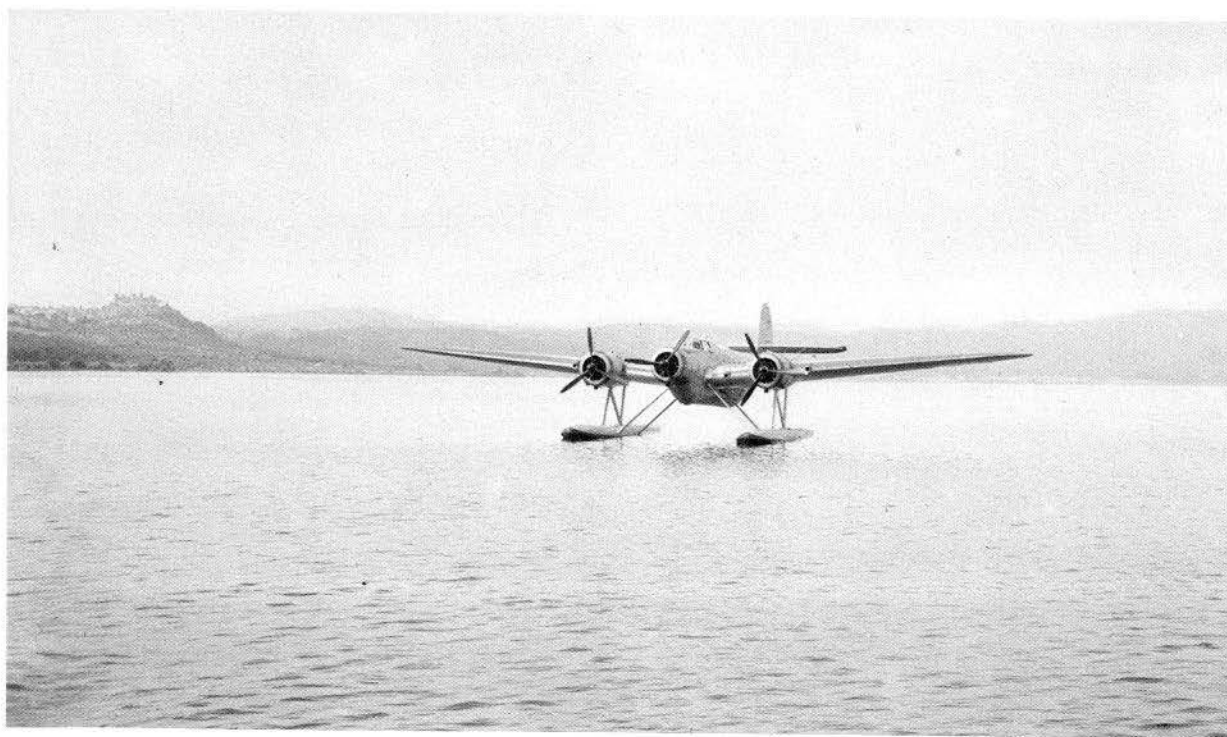
Guidonia 1951 - Medicinali destinati alle popolazioni alluvionate del Polesine vengono caricati su un velivolo S.M. 82 messo a disposizione del 36° Stormo Trasporti.



Cant Z 506 dell'84° Gruppo Idro del soccorso aereo.



Idroscalo di Vigna di Valle. Il velivolo Cant Z 506 viene calato in acqua.



Inquadratura di un velivolo Cant Z 506 del soccorso aereo, sulle acque del lago di Bracciano.

Per l'espletamento del servizio in attesa che venisse stabilita la definitiva organizzazione di tutto il Soccorso Aereo la predetta circolare disponeva:

- n. 1 Direzione Servizio Ricerca e Soccorso (con sede in Roma - Aeroporto di Centocelle);
- n. 6 Centri Coordinamento Ricerca e Soccorso (corrispondenti ai 6 C.V.A. esistenti e con sede, rispettivamente sugli aeroporti di Milano-Linate, Venezia-S. Nicolò, Roma-Centocelle, Brindisi, Catania, Elmas).
- n. 7 Sezioni Idrovolanti (con sede, rispettivamente, sugli Idroscali di La Spezia, Venezia, Vigna di Valle, Brindisi, Taranto, Augusta, Elmas);
- n. 3 Sezioni Aeroplani Terrestri (con sede, rispettivamente, sugli aeroporti di Linate, Guidonia, Lecce);
- n. 7 Sezioni Motoscafi (con sede, rispettivamente, a La Spezia, Venezia, Anzio, Bari, Gallipoli, Augusta, Cagliari).

Il 18 giugno 1948, a seguito ed in sostituzione delle norme provvisorie di cui alla circolare del 14 ottobre 1947, lo SMA, con circolare n. 202558/Od.2, disponeva che dalla data del 1° agosto 1948 il Servizio del Soccorso Aereo venisse organizzato come segue:

1) Ente direttivo:

«Comando Soccorso Aereo»

2) Enti dipendenti:

- Centri Soccorso
- Sottocentri Soccorso

3) Mezzi a disposizione:

- permanenti: aeromobili soccorso - motoscafi soccorso;
- semipermanenti: aeromobili militari - reparti dell'Aeronautica Militare, aeromobili civili;
- sussidiari: unità navali militari e mercantili in porto od in navigazione; reparti dell'Eser-

cito, stazioni dei Carabinieri, brigate della Guardia di Finanza, organizzazioni militarizzate e civili (Polizia, Pompieri, C.A.I., C.R.I., S.M.O.M., etc).

Quanto alle dipendenze, si dispose che il Comando Soccorso Aereo, equiparato al Comando di B.A., dipendesse dall'Ispettorato Forze Aeree, per l'impiego, l'addestramento e la disciplina e dal competente Comando di Z.A.T. per le questioni logistico-amministrative; analogamente si dispose la dipendenza dei Centri e Sottocentri rispettivamente: dal Comando Soccorso Aereo e dal competente Comando di Z.A.T.; e dal Centro Soccorso e dal Competente Comando di Z.A.T.

Inoltre, uniformemente a quanto disposto dalla circolare suddetta, veniva disposto che sotto la data dell'1 agosto 1948:

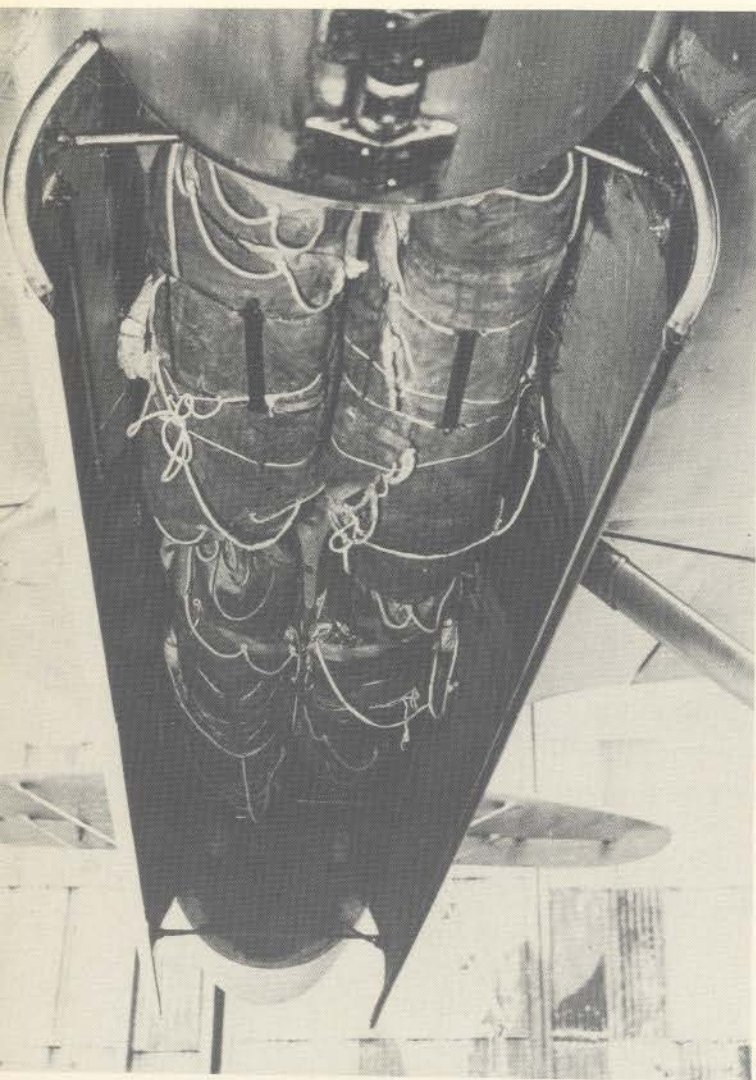
- la Direzione Servizio Ricerche e Soccorso assumesse la denominazione di «Comando Soccorso Aereo» con sede provvisoria a Centocelle (da dove il 13 novembre 1948 si trasferì a Vigna di Valle);

si sciogliessero:

- il Comando Raggruppamento Idrovolanti;
- il Comando dell'82° Gruppo Autonomo Idro;
- i Centri Coordinamento Ricerca e Soccorso di Milano - Venezia - Brindisi - Cagliari - Catania;
- il Comando Gruppo Motoscafi di Taranto;

si costituissero, tenuto conto della situazione geografica del Paese e dell'ubicazione delle R.I.V. (Regioni Informazioni Volo) e dipendenti C.A.V. (Centri Assistenza Volo), 4 «Centri Soccorso» e 2 «Sottocentri Soccorso»:

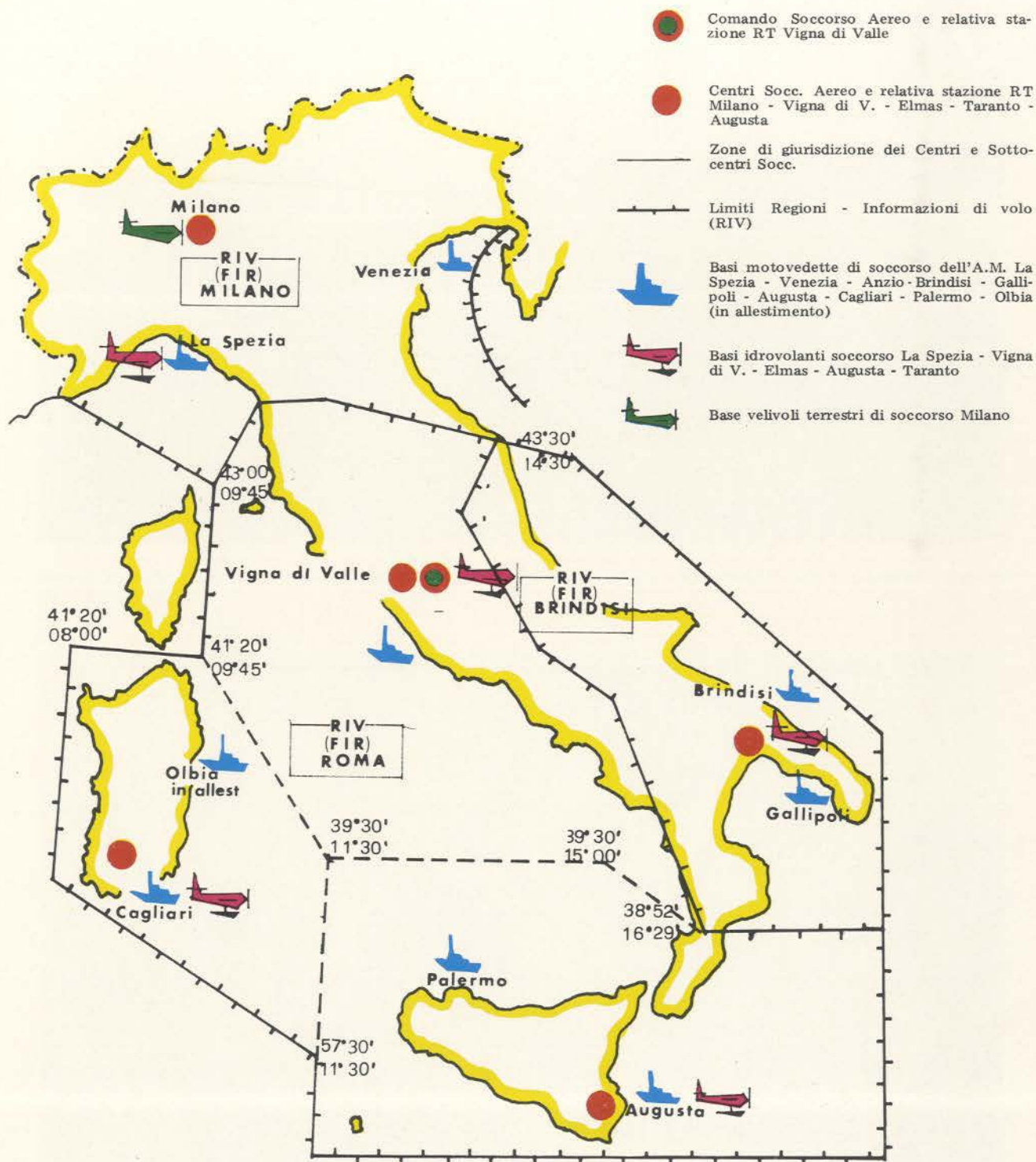
- Centro Soccorso di Milano;
- Centro Soccorso di Vigna di Valle;
- Centro Soccorso di Elmas;
- Centro Soccorso di Brindisi;
- Sottocentro Soccorso di La Spezia;
- Sottocentro Soccorso di Augusta;



Sistemazione di materiali negli appositi contenitori ricavati sotto lo scafo del Cant Z 506.



Roma, Aeroporto dell'Urbe, 1953 - Presentazione dell'elicottero Sikorsky W.S.55-H.19, di cui furono successivamente dotati anche alcuni Reparti del Soccorso Aereo.



ZONE DI GIURISDIZIONE DEL SOCCORSO AEREO ALLA DATA DEL 5-9-1952

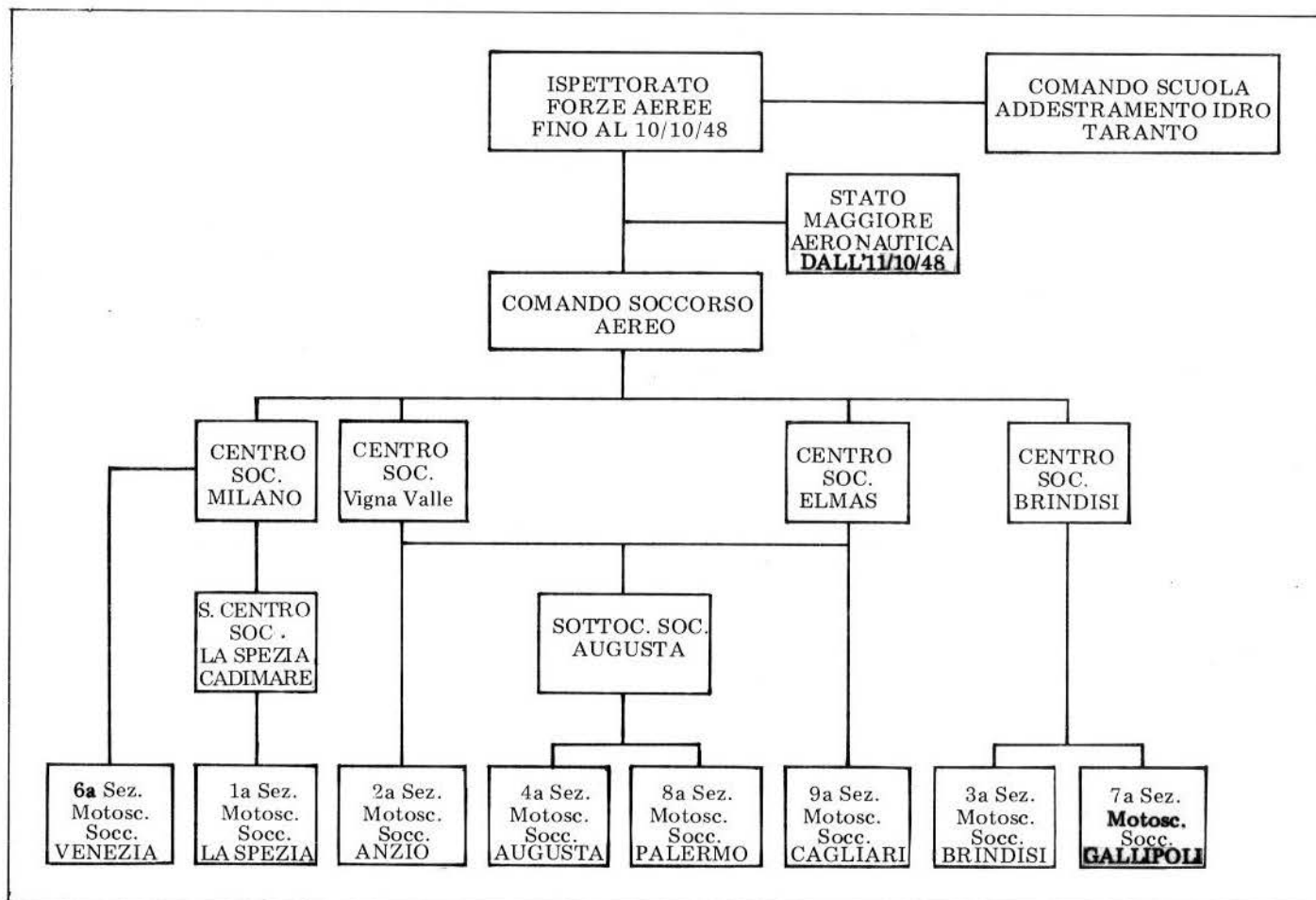


Roma. Ciampino 1958 - L'arrivo di uno dei primi Grumman S.A. 16, acquistati dall'A.M. per dotarne i Reparti del Soccorso Aereo.



Vigna di Valle - Un gruppo di «crocerossine» in visita al S.A.R. di Vigna di Valle (1959)

ORGANIGRAMMA DEL SOCCORSO AEREO ALLA DATA DEL 1-8-1948



si costituisse l'8a Sezione Motoscafi Soccorso in aggiunta alle esistenti sette «Sezioni Motoscafi», ciascuna delle quali assunse la denominazione di «Sezione Motoscafi Soccorso», contraddistinta, da un numero progressivo da 1 a 8. Le dipendenze e la dislocazione delle predette otto Sezioni erano quelle appresso specificate:

— 1a Sezione Motoscafi Soccorso - La Spezia - Cadimare, dal Sottocentro Socc. di La Spezia;

2a Sezione Motoscafi Soccorso - Anzio dal Centro Soccorso di Vigna di Valle;

3a Sezione Motoscafi Soccorso - Brindisi, dal Centro Soccorso di Brindisi;

4a Sezione Motoscafi Soccorso - Augusta, dal Sottocentro Soccorso di Augusta;

5a Sezione Motoscafi Soccorso - Cagliari, dal Centro Socc. di Elmas;

6a Sezione Motoscafi Soccorso - Venezia - S. Andrea, dal Centro Soccorso di Milano;

7a Sezione Motoscafi Soccorso - Gallipoli, dal Centro Socc. di Brindisi;

8a Sezione Motoscafi Soccorso - Palermo, dal Sottocentro Soccorso di Augusta;

si costituì sull'Aeroporto di Taranto il «Comando Scuola Addestramento Idro» con dirette dipendenze dall'Ispettorato Forze Aeree per l'addestramento e per le questioni disciplinari e dal Comando 4a Z.A.T. per le questioni logistico-amministrative.

I compiti del Comando Scuola Addestramento Idro erano:

— addestramento del personale destinato a costituire gli equipaggi dei velivoli del servizio soccorso;

— smistamento, tramite l'Ispettorato Forze Aeree, del personale predetto, ad addestramento effettuato, tra i vari Centri Soccorso;

— manutenzione ed efficienza dei velivoli che non siano in carico ai Reparti Idro.

Si stabilì, quindi, l'organigramma riportato nella pagina di fianco.

I Reparti che componevano i Centri ed i Sottocentri erano i seguenti:

— Centro Socc. Brindisi (dal 15-6-1950 Taranto), (equiparato a Comando di Gruppo) - 83° Gr. I. (141a Sq. - 147a Sq.);

— Centro Socc. Vigna di Valle, (equiparato a Comando di Gruppo) - 84° Gr. I (140a Sq. - 288a Sq.);

— Centro Socc. Elmas, (equiparato a Comando di Gruppo) - 85° Gr. I. (183a Sq. - 287a Sq.);

— Centro Socc. Milano, (equiparato a Comando di Gruppo) - 18-6-1948;

era sprovvisto di mezzi aerei terrestri propri e quindi inizialmente si avvaleva dei Reparti dislocati nel territorio 1a e 2a Z.A.T. previ accordi con i Comandi di Z.A.T.;

— Sottocentro Socc. La Spezia, (equiparato a Comando Squadr. - 139a Sq. Aut. Idro;

— Sottocentro Soc. Augusta, (equiparato a Comando Squadriglia) - 149a Sq. Aut. Idro

Una nuova organizzazione del Servizio fu decisa dallo S.M.A. con il supplemento n. 9 al «Foglio d'Ordini», in data 5-9-1952. In particolare le variazioni rispetto al precedente ordinamento consistevano in:

— elevazione del Sottocentro di Augusta al livello di Centro;

— soppressione del Sottocentro di Cadimare (La Spezia). La 139a Squadriglia che costituiva tale Sottocentro, pur rimanendo dislocata a Cadimare, passò alle dirette dipendenze del Centro di Milano;

— al Centro di Milano, che fino a questa data non aveva Reparti alle proprie dipendenze, fu assegnata anche la 142a Squadriglia terrestre dislocata a Milano;

— furono costituite 4 Basi Appoggio Aerei: Orbetello, Venezia, Olbia, Stagnoni;

— le Basi Motoscafi furono portate a 9, in quanto fu aggiunta la Base di Olbia (in allestimento)

In seguito a tali variazioni, l'organigramma del Servizio divenne quello presentato alla pagina seguente.

Sempre in considerazione della dislocazione delle R.I.V. e dei C.A.V., ai Centri di Soccorso furono assegnate le zone di giurisdizione che risultano dalla cartina di pag. 41, nella quale è indicata anche l'ubicazione dei mezzi a disposizione del Servizio.

Inizialmente il Servizio del Soccorso Aereo fu dotato, fatta eccezione per alcuni Cant. Z 501, di velivoli Cant. Z 506 che rimasero in servizio fino al novembre 1959. Il 1° settembre 1951 entrarono in linea i primi Piaggio P 136, che operarono fino al maggio 1960. Alla 142a Squadriglia terrestre di Milano furono assegnati due G.212, opportunamente dotati di strutture supplementari e particolari adattamenti per l'assolvimento del servizio di soccorso in media ed alta montagna: i G.212 cessarono dal servizio nel gennaio 1959. Dal 1952 al 1961 la linea di volo dei Reparti da Soccorso fu anche temporaneamente dotata di velivolo G.12 (1954-1955), M.416 (dal 1957), Grumman S.A.16 (dal 1958), S.M.82 (1958-1959). A partire dal 9-9-1959 i Reparti del Soccorso Aereo furono anche dotati di alcuni elicotteri, del tipo H.19 e Bell 47, avuti, dal Centro Elicotteri di Frosinone.

I compiti di massima che, in campo nazionale ed internazionale, furono assegnati al Soccorso Aereo, possono essere così distinti: SOCCORSO: di aerei nazionali ed esteri, costretti a discese forzate in mare o su terra, nella zona destinataci dall'O.A.C.I.;

SOCCORSO: di navi nazionali ed estere e di naufraghi in pericolo, sempre nella zona destinataci dall'O.A.C.I.:

TRASPORTO: di sanitari e malati per/e da navi in navigazione, o località prive di rapidi mezzi di comunicazione o di capaci attrezzature sanitarie, dietro richiesta del Centro Radio Medico Internazionale (Ente organizzatosi a Roma nel 1935 con il preciso incarico,

tra gli altri, di fornire per radio consigli medici agli equipaggi di tutte le navi in navigazione sprovviste di servizi sanitari);

PARTECIPAZIONE: su richiesta delle autorità governative ad operazioni di soccorso ad eventuali zone sinistrate (terremoti, alluvioni, etc.);

LANCIO: di materiali sanitari, viveri, indumenti, ecc. per soccorrere vite umane in pericolo in zone di difficile accesso.

A partire dal 1957 i Reparti da soccorso assunsero nella loro denominazione la sigla S.A.R., derivata dalle tre parole inglesi «Search and Rescue» («Ricerca e Soccorso»).

Al 1° gennaio 1957, pertanto, il Soccorso Aereo Italiano risulta così composto:

Comando Soccorso Aereo (Vigna di Valle):

S.A.R. Taranto - 83° Gruppo (141a e 147a Squadriglia);

S.A.R. Vigna di Valle - 84° Gruppo (140a e 288a Squadriglia);

S.A.R. Elmas - 85° Gruppo (183a e 287a Squadriglia);

S.A.R. Cadimare - 139a Squadriglia Autonoma;

S.A.R. Milano - 142a Squadriglia Autonoma;

S.A.R. Augusta - 149a Squadriglia Autonoma;

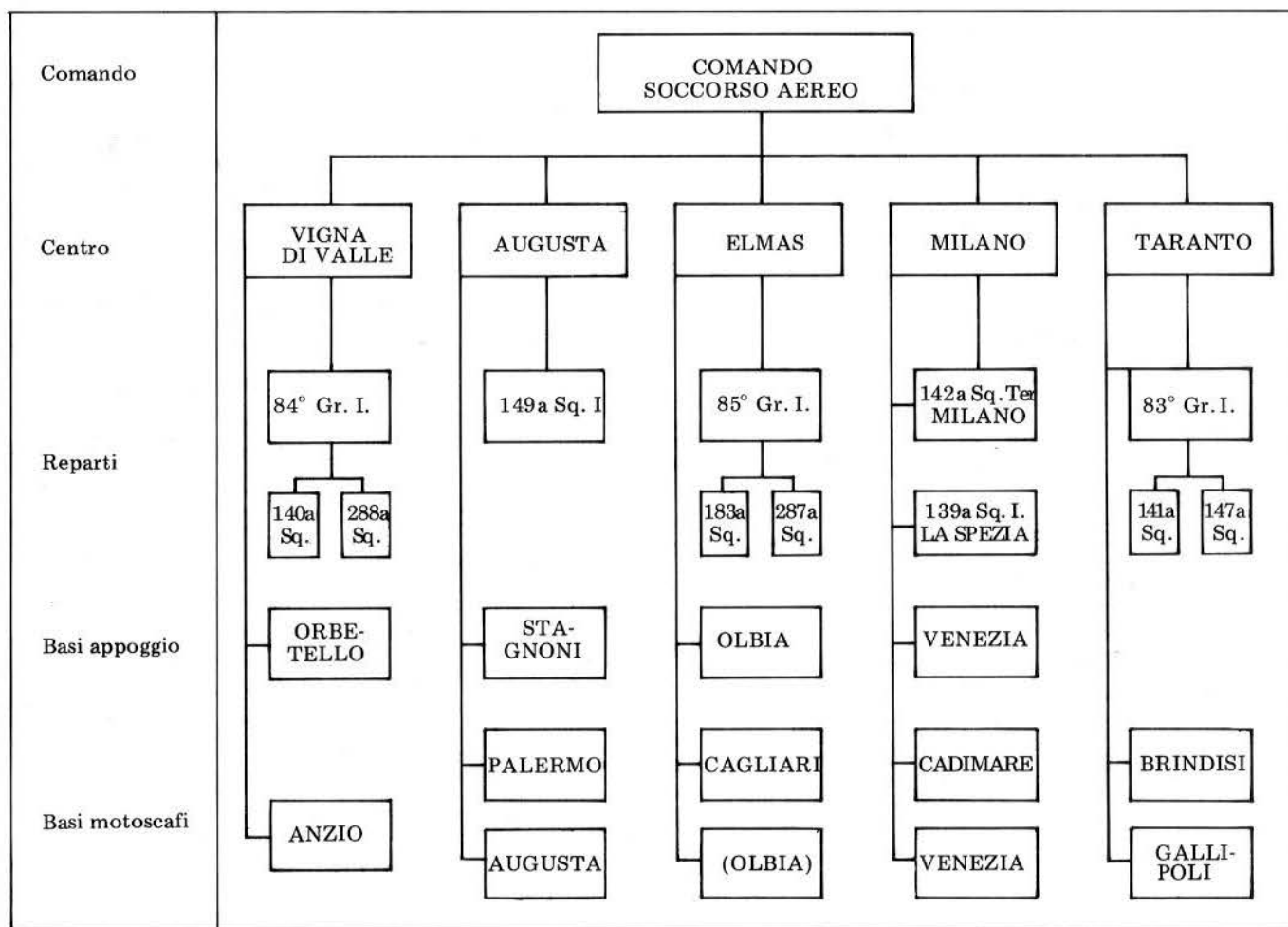
4 Basi Appoggio Aerei;

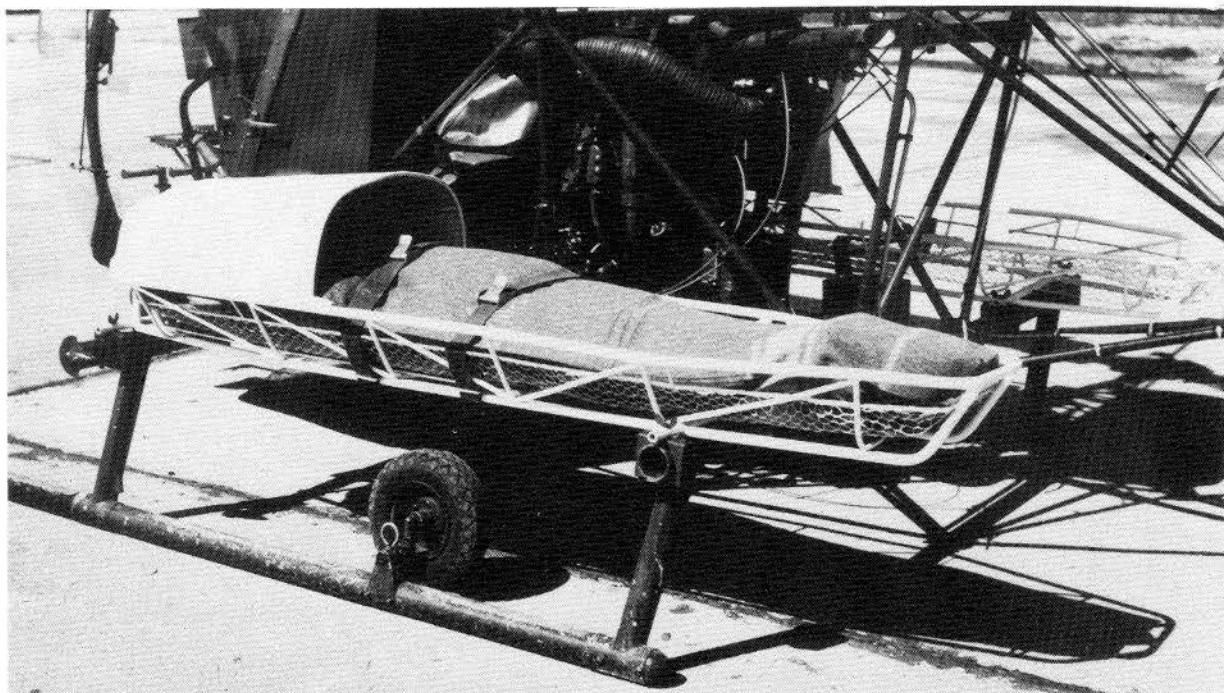
9 Basi Motoscafi.

Il 15-3-1958 si sciolsero i Reparti di Augusta e di Cadimare e le Basi di Appoggio di Orbetello ed Olbia; sotto la stessa data fu costituita la Base Appoggio Aerei di Augusta. Successivamente si sciolse la Base d'Appoggio di Stagnoni.

In base a tali variazioni fu stabilito che provvisoriamente, e fino a quando non sarebbe stato emanato il nuovo ordinamento del Comando Soccorso Aereo, i Centri Soccorso Aereo di Cagliari e di Taranto estendessero la propria giurisdizione a copertura della zona

ORGANIGRAMMA DEL SOCCORSO AEREO ALLA DATA DEL 5-9-1952

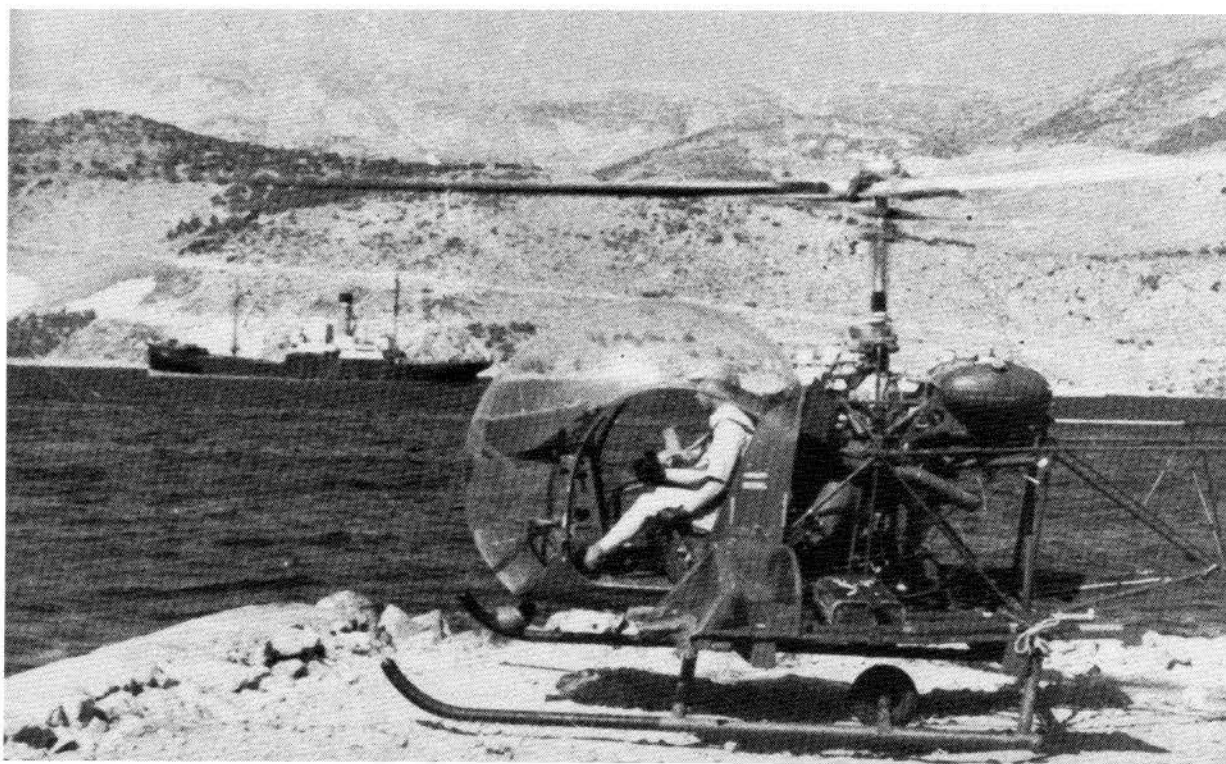




Roma. Aeroporto dell'Urbe, 1951 - La sistemazione delle barelle su uno dei primi elicotteri avuti in dotazione dall'A.M. (elicottero tipo Bell G.3)



Vigna di Valle, 1956 - Una fase di un'esercitazione di recupero-naufraghi compiuta dall'equipaggio di un Cant. Z 506 dell'84° Gruppo.



Isole Ionie, agosto 1953 - Due momenti delle operazioni di soccorso svolte da alcuni elicotteri dell'A.M. in favore delle popolazioni terremotate greche.



di giurisdizione del disciolto Centro di Augusta.

Il 30-10-1958 la 287a Squadriglia dell'85° Gruppo Idro (S.A.R. Elmas) assunse la posizione di «quadro».

Con l'entrata in servizio dei velivoli Grumman S.A.16 l'organizzazione del Soccorso Aereo, con circolare dello S.M.A. in data 3-1-1959, fu articolata come segue:

1 Comando

3 Centri Coordinamento Soccorso (C.C.S.)

1 Sottocentro Coordinamento Soccorso

3 Squadriglie

Pertanto in data 31-1-1959

— con la soppressione dei Comandi: 83° Gruppo Idro e dipendente 147a Squadriglia di Taranto, dell'85° Gruppo Idro di Elmas e delle Basi Motoscafi da Soccorso;

— con il trasferimento del Centro Soccorso di Taranto e dipendente 141a Squadriglia da Taranto a Grottaglie;

— con il cambio di denominazione dei «Centri Soccorso Aereo» di Grottaglie, Vigna di Valle e Milano in «Centri Coordinamento Soccorso»;

— con la trasformazione del «Centro Soccorso Aereo» di Elmas in «Sottocentro Coordinamento Soccorso»;

l'articolazione del soccorso Aereo Italiano era la seguente:

Comando Soccorso Aereo

Centro Coordinamento Soccorso (Vigna di Valle)

— 84° Gruppo (140a e 288a Squadriglia)

— Gruppo E.R.T.

— Gruppo S.O.C.

Centro Coordinamento Soccorso (Milano)

— 142a Squadriglia

Centro Coordinamento Soccorso (Grottaglie)

— 141a Squadriglia

Basi Appoggio Aerei Augusta e Venezia, (sciolte in data 1-2-1959, quando fu costituito il Distaccamento Aeroportuale di Augusta).

Quanto alle rispettive zone di giurisdizione si stabilì che quella assegnata al Centro di Grottaglie comprendesse, oltre all'area della R.I.V. di Brindisi, anche la zona precedentemente assegnata al Centro di Augusta, e, di conseguenza, che la giurisdizione del Centro di Vigna di Valle coincidesse con quella della R.I.V. di Ciampino, con esclusione della zona già del Centro di Augusta; mentre la giurisdizione della R.I.V. e del Centro di Milano rimasero le stesse.

Il 19-10-1959 fu soppresso il Comando 84° Gruppo Idro, la dipendente 288a Squadriglia, il Gruppo E.R.T. ed il Gruppo S.O.G. di Vigna di Valle. Sotto la stessa data, inoltre si stabilì che il Comando Soccorso Aereo non dovesse avere la fisionomia di Aerobrigata ma quella di Stormo, alle dirette dipendenze dello S.M.A.

Nel frattempo, con direttive del 10-8 e 26-9-1959, fu disposta l'assegnazione di elicotteri, rispettivamente alla 142a e 141a Squadriglia Soccorso. Dopo un breve periodo di addestramento fu costituita — l'1-4-1960 — la Sezione Autonoma Elicotteri Soccorso, con sede a Centocelle e dipendente dal Comando Soccorso Aereo. Tale sezione, l'1-2-1961 passò alle dipendenze del Centro Coordinamento Soccorso (C.C.S.) di Vigna di Valle e mutò la propria denominazione in «Sezione Elicotteri Soccorso».

Agli albori degli anni '60 perciò il Soccorso Aereo Italiano era il risultato di una complessa evoluzione organizzativa attraverso la quale si era cercato di adeguare le strutture del Servizio alla sempre più intensa attività che questo svolgeva in campo sia nazionale che internazionale.

Il servizio venne sin dall'inizio assicurato 24 ore su 24: dagli equipaggi d'allarme pronti a decollare in brevissimo tempo; dal personale specializzato per il disimpegno delle operazioni a terra; dal personale marconista incaricato dei collegamenti.



Vigna di Valle, 1950 - Aviolancio dal velivolo Cant. Z 506 di un contenitore nel corso di un'esercitazione sul lago di Bracciano.



46a Aerobrigata: inverno 1956 - Operazioni di carico, su un velivolo C.119 di materiale destinato alle popolazioni bloccate dalla neve nel centro Sud.

Per tenere il proprio personale sempre allenato, per il migliore assolvimento dei suoi compiti, ogni Centro provvede ad eseguire opportune esercitazioni di lunga navigazione diurna e notturna, esercitazioni invernali in montagna (Alpi, Sila, Abruzzo) con Reparti Alpini o Fanteria, esercitazioni con Unità della Marina, esercitazioni di lancio e recupero di battellini.

Vennero pure eseguite esercitazioni in collaborazione con i Servizi similari Francesi e Spagnoli, in modo da rendere il più possibile funzionale la cooperazione internazionale in questo settore. Tecnici Italiani, Francesi e Spagnoli effettuarono riunioni periodiche, nelle quali si ponevano al vaglio le esperienze man mano acquisite, apportando opportuni correttivi alla funzionalità del Servizio, per migliorarlo.

Tra l'altro, in considerazione dei progressi che in quegli anni andava registrando l'elicottero, si prospettò l'utilità di affiancare questo nuovo mezzo ai velivoli di soccorso, sia per le operazioni in mare, sia, soprattutto, per le operazioni nella terra ferma.

Per quanto riguarda l'Aeronautica Italiana, va detto che già dall'1-2-1953, con circolare dello S.M.A. 2° Reparto, era stato costituito il Reparto Addestramento Elicotteri, con base sull'Aeroporto dell'Urbe, cui erano attribuiti i compiti di istruzione e addestramento del personale destinato ai Reparti Elicotteri. Il 19-2 giunsero dalla Bell tre elicotteri tipo Bell 47 D 1 ed il 16-3 dalla Westland due WS 51: questi furono i primi elicotteri in dotazione dell'Aeronautica Italiana.

La prima azione di soccorso cui parteciparono gli elicotteri italiani avvenne il 15 agosto dello stesso anno: due Bell 47 D1 (aviotrasportati su velivoli S.M. 82 sulla base di Araxos, in Grecia) ed un WS 51 (il quale, essendo dotato di maggiore autonomia, compì in volo il trasferimento su detta base) parteciparono alle operazioni di soccorso alle popo-

lazioni delle isole ionie, colpite da un violento terremoto.

I tre elicotteri compirono 66 missioni di soccorso reale per un totale di 36 ore di volo durante le quali furono trasportati feriti, malati, neonati, infermiere, medici, medicinali, materiali, giornalisti e personalità, inoltre, furono anche soccorsi due elicotteri inglesi che si erano incidentati. In quell'occasione alla missione italiana vennero rivolti numerosi elogi.

Dell'opera di soccorso, cui parteciparono i Reparti dell'A.M., oltre al personale militare si avvalsero anche e soprattutto le popolazioni civili, isolate per la loro posizione geografica (come gli abitanti delle isole di Ventotene, Ponza, Capraia, Gorgogna, Del Giglio, Montecristo, Lipari, Stromboli, Alicudi, Filicudi, Lampedusa, Ustica, Pantelleria, Pianosa, Linosa) o colpite da calamità naturali; viveri, medicinali, indumenti furono lanciati in zone alluvionate o bloccate dalla neve dove sempre sollecito è arrivato il decisivo aiuto dei velivoli e degli elicotteri del Soccorso e di altri Reparti dell'A.M. Ancora, velivoli nazionali ed esteri incidentati in zone impervie o in mare, barconi, motovelieri e motocisterne nazionali ed estere alla deriva, naufraghi, hanno molte volte sperimentato il benefico intervento del Soccorso Aereo Italiano.

La molteplice attività svolta dal Comando Soccorso Aereo — che prese parte anche a manifestazioni di notevole importanza, come la «MAF 56» e la «MAB 57» — nel periodo che va dalla sua istituzione (1° agosto 1948) al 30-9-1961, data in cui, come si vedrà in seguito, il Servizio ebbe una nuova strutturazione, raggiunge le ragguardevoli cifre di 34.067 voli per complessive 38.838,33 ore di volo.

Un'idea più precisa della grande mole di lavoro svolto può aversi dal seguente specchio nel quale si sono evidenziate, suddivise per anno, le cifre che si riferiscono: al numero

complessivo dei voli compiuti, con le relative ore di volo, ai voli compiuti per esercitazioni, con le relative ore di volo; ai voli compiuti per missioni reali di soccorso, con le relative ore di volo, al numero dei malati, feriti, persone colpite da calamità naturali e naufragi, soccorsi e trasportati.

A questa attività deve aggiungersi quella compiuta dal «Servizio Ricerca e Soccorso dell'Aeronautica Militare» negli anni 1946 e 1947, che assomma a 34 voli per complessive 121,17 ore di volo.

Inoltre, vi è da rilevare che, nell'opera di assistenza alla popolazione civile e militare, al Comando Soccorso si sono spesso affiancati altri Reparti dell'Aeronautica Militare. Tra questi, in particolare, ricordiamo: il Centro

Elicotteri di Frosinone, che nel periodo tra il 1953 (anno della sua costituzione) ed il 30-9-1961 ha compiuto per questo tipo di attività un totale di 835 voli per complessive 562,40 ore di volo; la 46a Aerobrigata Trasporti di Pisa, che nel periodo tra il 1948 ed il 30-9-1961 ha compiuto, sempre per questo tipo di attività, un totale di 436 voli per complessive 1150,40 ore di volo. Purtroppo non si è in grado di fornire i dati della pur notevole attività svolta in questo campo dal Reparto Volo dello Stato Maggiore e dai Reparti Volo di Regione Aerea (ex Zona Aerea Territoriale), cui il Comando Soccorso si è rivolto in moltissime occasioni per il trasporto di ammalati per i quali era necessario usare velivoli pressurizzati.

ATTIVITA' SOCCORSO AEREO.

Specchio riassuntivo dal 1948 al 1961.

Anno	N. voli comples.	Ore volo complessive	N. voli esercit.	Ore volo esercitazione	N. voli mix. soc.	Ore volo per mix. soccorso	N. persone soccorse e trasport.
1948	617	685h 53'	57	138h 53'	5	30h 18'	
1949	1594	1713h 58'	163	280h 02'	42	115h 11'	2
1950	1416	1830h 07'	90	200h 23'	63	224h 09'	2
1951	2518	2534h 15'	63	199h 45'	101	257h 30'	10
1952	3200	4030h 50'	61	208h 55'	144	381h 15'	12
1953	2882	2788h 35'	66	203h 20'	118	294h 40'	20
1954	2666	2808h 50'	78	211h 00'	158	502h 55'	12
1955	2470	2639h 15'	84	220h 15'	143	365h 15'	11
1956	3234	3218h 40'	71	192h 10'	111	267h 00'	15
1957	3805	4470h 50'	73	191h 50'	140	358h 20'	16
1958	3070	3810h 30'	37	102h 25'	97	309h 50'	18
1959	2515	3487h 15'	6	26h 25'	92	351h 00'	40
1960	1770	3091h 40'	15	58h 40'	197	587h 40'	53
1961	2310	2727h 55'	45	134h 30'	90	256h 35'	57
TOTALI	34067	38838h 33'	914	2378h 33'	1501	4301h 37'	268

Dal 1961 ai giorni nostri

Il 1° ottobre 1961 il Ministero della Difesa con propria determinazione dispose:

- la soppressione del Comando Soccorso Aereo;
- il conferimento ai Comandi di Regione Aerea della competenza e delle responsabilità inerenti al Soccorso Aereo;
- le dipendenze dei Centri Coordinamento Soccorso e dei Reparti Soccorso dai Comandi di Regione Aerea competenti per territorio;
- il conferimento allo S.M.A. della competenza sulle direttive d'impiego e di addestramento e sui rapporti con l'O.A.C.I., già di competenza del Comando Soccorso.

Il 4-12-1963 nel corso della XIII riunione tecnica S.A.R. fu stabilito che le sigle dell'O.A.C.I., utilizzate correntemente in campo S.A.R. fossero adottate da tutti i Paesi del Mediterraneo Occidentale. Pertanto furono soppresse le sigle:

- C.C.S. - Centro Coordinamento Soccorso;
- S./C.C.S. - Sottocentro Coordinamento Soccorso; ed in loro vece furono adottate le sigle:
- R.C.C. - Rescue Coordination Center;
- R.S.C. - Rescue Sub-Coordination Center.

Il 29 maggio 1965 la Sezione Autonoma elicotteri Soccorso assunse la denominazione di «Sezione Elicotteri» e fu schierata a Ciampino alle dipendenze del Centro Coordinamento Soccorso.

Con suppl. n. 10 del F.O. del 14-6-1965 si stabilì che con effetto dalla data del-

l'1-10-1965 il Soccorso Aereo Italiano fosse inserito nell'organizzazione del Comando Trasporti Aerei, il quale, pertanto, assunse la denominazione di «Comando Trasporti e Soccorso Aereo» (con sede a Ciampino e con dirette dipendenze dallo S.M.A.) e, nel campo del Servizio di Soccorso, aveva le seguenti attribuzioni:

- 1) Emanare le direttive e le procedure di impiego, relative al Servizio Soccorso Aereo, per i Centri di Coordinamento Soccorso.
- 2) Mantenere i rapporti O.A.C.I., con i corrispondenti servizi del Soccorso Aereo dei Paesi firmatari degli accordi tecnici S.A.R. del Mediterraneo, con il C.I.R.M., la S.I.R.M., nonché con tutti gli altri Enti nazionali interessati al Servizio Soccorso Aereo.
- 3) Fornire allo S.M.A. consulenza sui problemi S.A.R. e proposte relative concernenti:
 - la designazione dei Comandanti dei Centri di Coordinamento Soccorso regionali e dei Reparti Soccorso;
 - i movimenti di Ufficiali degli Enti del Servizio Soccorso da una Regione ad un'altra;
 - le direttive operative e di addestramento e le procedure d'impiego intese al miglioramento della funzionalità del Servizio Soccorso Aereo;
 - la distribuzione dei velivoli fra i Reparti del Soccorso Aereo, in base alle esigenze operative.
- 4) Assicurare il pronto intervento sussidiario,



Vigna di Valle, 1966 - Esercitazione di soccorso sul Lago di Bracciano.



Trentino, 1966 - In volo su Fiera di Primiero sommersa dal fango. E visibile in secondo piano il campo destinato all'atterraggio degli elicotteri.



Un velivolo Grumman HU 16 della 140ª Sq. con gli scarponi e le estremità alari colorate in giallo che è il colore universale adottato dal servizio S.A.R. - Attualmente i Grumman del 15° Stormo hanno la fusoliera e la coda arancioni in quanto tale colore è stato prescelto come colore «anticollisione».



Trentino 1966 - Un ferito sta per essere preso a bordo di un elicottero del soccorso.



Trentino, 1966 - Gli uomini del soccorso si prodigano per ripristinare le linee di comunicazione.

dei velivoli, laddove si verificasse una impellente necessità, traendoli dal proprio Reparto di Volo.

L'organigramma del Comando Trasporti e Soccorso Aereo era quello riportato a pag. 63.

Il 17-9-1965, in aderenza alle disposizioni del predetto F.O., lo S.M.A. emanò una direttiva in cui, tra l'altro, si stabiliva che dal successivo 1° ottobre il Servizio del Soccorso Aereo passasse alle dipendenze del Comando Trasporti il quale avrebbe assunto la denominazione di «Comando Trasporti e Soccorso Aereo». Si sottolineava, poi, l'opportunità di attivare al più presto le predisposizioni relative all'istituzione dei seguenti Reparti S.A.T., per i quali erano in corso di emanazione gli atti ordinativi:

A) 15° Stormo S.A.R., alle dipendenze del Comando Trasporti e Soccorso Aereo (C.T.S.A.), con sede sull'aeroporto di Ciampino. Alle dipendenze di tale Reparto erano posti l'84° Gruppo velivoli (140a e 287a Squadriglia) e l'85° Gruppo Elicotteri (142a e 288a Squadriglia). I compiti essenziali che ad esso venivano assegnati erano la direzione ed il coordinamento dell'addestramento del personale e dell'impiego dei mezzi aerei per l'effettuazione di missioni di ricerca, soccorso e salvataggio di naufraghi, dispersi o infermi, in mare o su terra, in ambito nazionale ed internazionale.

B) 1a Sezione S.A.R. (1a Regione Aerea), con sede sull'aeroporto di Milano Linate, posta alle dipendenze del 15° Stormo per la parte operativa ed addestrativa, ed alle dipendenze della 1a R.A. — con esercizio del controllo tattico tramite l'R.C.C. di Milano — per la parte relativa all'impiego. Alle dipendenze della Sezione, oltre ai Nuclei Operazioni e Manutenzioni, erano posti un Nucleo Velivoli ed un Nucleo Elicotteri.

Il supporto logistico ed amministrativo veniva assegnato al Comando 1a R.A.

C) 2a Sezione S.A.R. (2a Regione Aerea), identificantesi con la Sezione in un turno di allarme del 15° Stormo (Ciampino).

D) 3a Sezione S.A.R. (3a Regione Aerea), con sede sull'aeroporto di Grottaglie: strutture e dipendenze analoghe alla 1a Sezione S.A.R.

La costituzione del 15° Stormo S.A.R. — con sede, la dipendenza, i compiti e attribuzioni, la composizione e dislocazioni dei Reparti dipendenti, così come erano stati previsti nella direttiva dello S.M.A. — fu attuata con il Supplemento n. 12 al F.O. 30-9-1965: subito dopo, con effetto dall'1-10-1965 furono anche costituite le Sezioni S.A.R. (Circolare dello S.M.A. in data 28-10-1965), la cui denominazione fu poi mutata in «Distaccamento S.A.R.» (circolare dello S.M.A. in data 19-11-1965).

Di conseguenza i velivoli ed elicotteri degli R.C.C. di Milano, Ciampino e Grottaglie vengono presi in carico contabile dal 15° Stormo S.A.R. ed in carico di utilizzazione dalle Sezioni che li utilizzano.

Il personale in forza ai suddetti R.C.C. viene trasferito matricolarmente al 15° Stormo S.A.R. e amministrativamente alla Base sulla quale presta effettivo servizio.

Gli R.C.C. di Milano, Grottaglie e Ciampino sono posti alle dipendenze dei rispettivi R.O.C. di Regione.

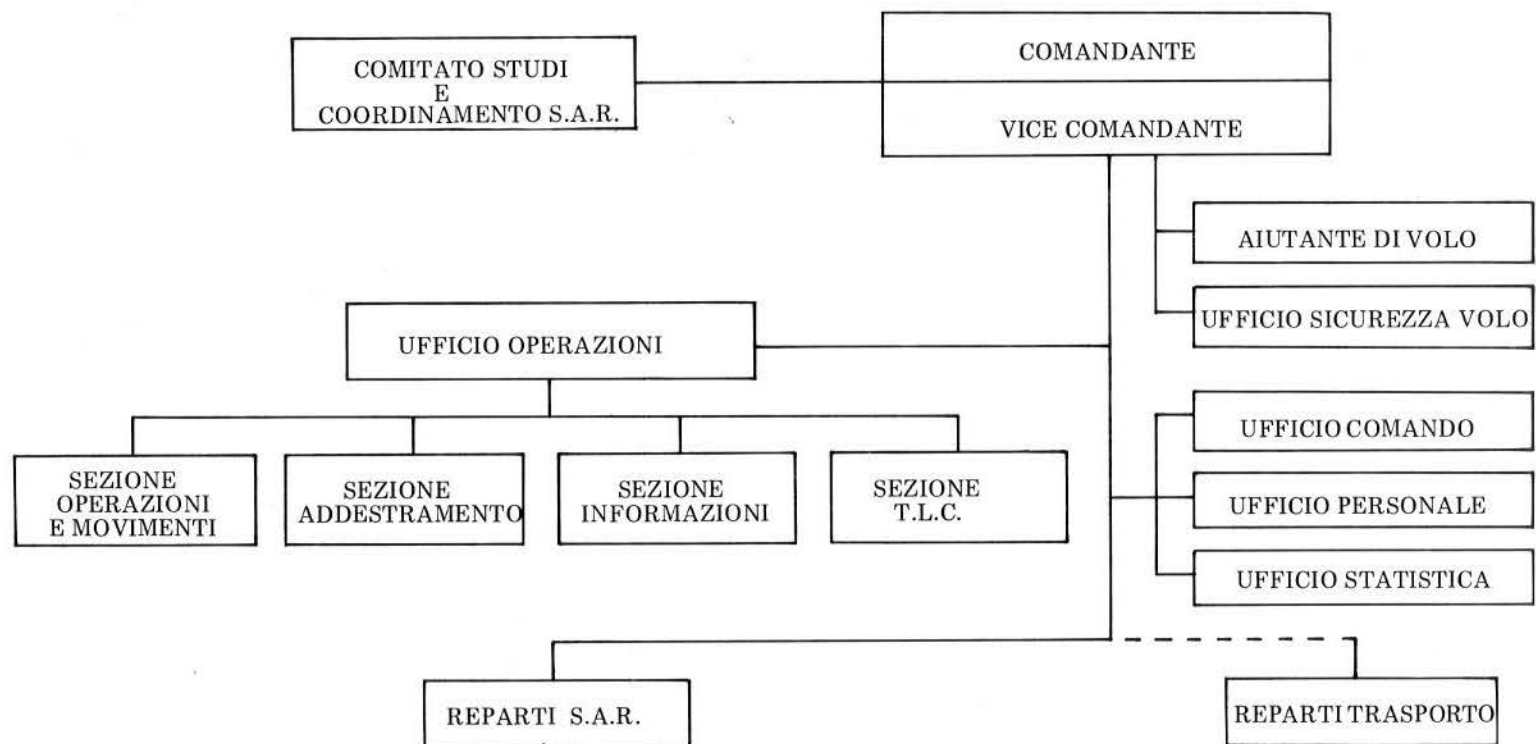
In data 1-2-1967, ai Reparti di Soccorso si aggiungeva la 670a Squadriglia Soccorso e Collegamenti di Decimomannu, e si realizzava così l'attuale organizzazione del Servizio.

All'atto del riordinamento del 1961 il Servizio del Soccorso Aereo aveva a disposizione velivoli Grumman SA. 16 (Il velivolo Grumman SA. 16 cambiò poi la propria sigla in Grumman HU-16) e Macchi 416 ed elicotteri H. 19/D e Bell 47/J. Nell'agosto 1963 agli elicotteri esistenti si affiancarono gli Agusta-Bell 204/B. Questi tipi di apparecchi costituiscono ancora la linea di volo del 15° Stor-



Esercitazioni di soccorso in mare ed in alta montagna, l'elicottero dimostra di essere un mezzo indispensabile per operare negli ambienti più disparati.

COMANDO TRASPORTI E SOCCORSO AEREO
ORGANIGRAMMA ALLA DATA DEL 1-10-1961

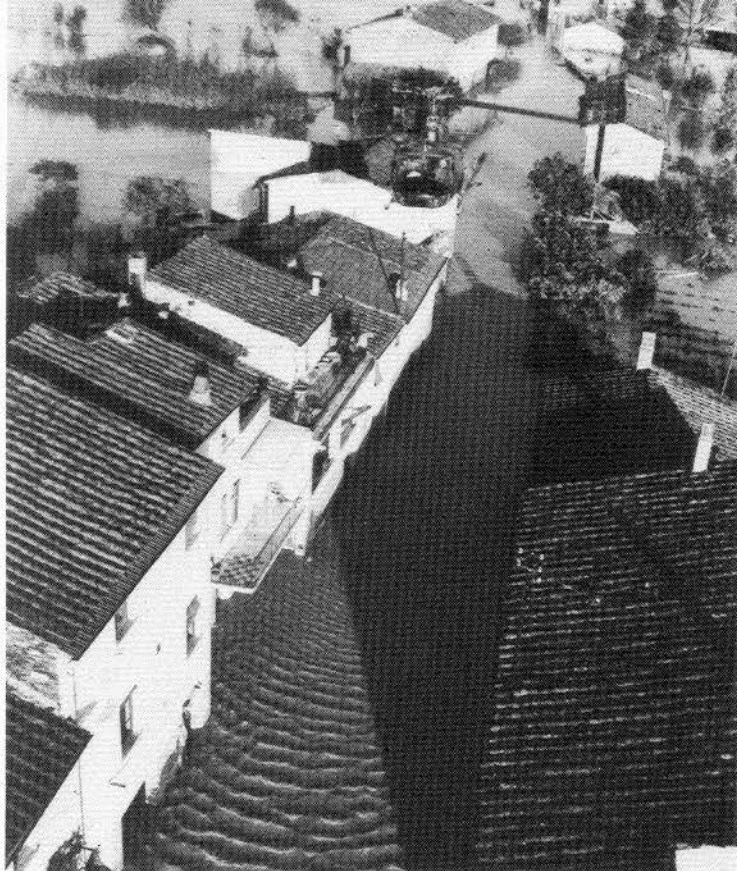




Toscana, 1966 - In volo sulle campagne allagate



Toscana, 1966 - Un coraggioso atterraggio sul tetto di una casa per trarne in salvo gli abitanti.



Toscana 1966 - Dal terrazzo di una casa invasa dall'alluvione un uomo affida all'elicottero del soccorso i pochi effetti personali che è riuscito a salvare.



Sicilia, 1968 - Il materiale trasportato da un C119 della 46a Aerobrigata viene caricato su un autocarro dell'esercito per il successivo smistamento.



Sicilia, 1968 - Il desolante spettacolo di Gibellina rasa al suolo dal terremoto.



Sicilia, 1968 - La tendopoli di Montevago.



Sicilia, 1968 - Un elicottero del 15° Stormo scarica del materiale nelle vicinanze di una tendopoli.



Sicilia, 1968 - Compiuta la missione l'elicottero rientra alla base di partenza per compierne un'altra subito dopo.

mo S.A.R., fatta eccezione per gli elicotteri H. 19/D, i cui ultimi esemplari furono versati all'atto del riordinamento del 1965.

Nel periodo che va dal 1° ottobre 1961, data della soppressione del Comando Soccorso Aereo, fino a tutto il 1970 i reparti del Soccorso Aereo Italiano (i tre Centri Coordinamento Soccorso di Linate, Ciampino e Grottaglie, poi riuniti alle dipendenze del 15° Stormo in data 1-10-1965) hanno svolto un'attività sempre più intensa, a favore non soltanto del personale militare, ma anche — e soprattutto — della popolazione civile.

In primo luogo va ricordato il prezioso ed ingente aiuto fornito in occasione delle numerose calamità naturali che hanno colpito varie regioni del Paese. Questi che seguono sono i dati degli aiuti forniti nel quinquennio 1966-1970:

a) novembre-dicembre 1966: soccorso alle popolazioni alluvionate della Toscana, e precisamente delle provincie di Firenze e Grosseto, e delle provincie di Bolzano, Belluno, Rovigo e Venezia. Il 15° Stormo ha messo a disposizione 65 uomini, 5 velivoli HU.16 elicotteri AB.204/B, 3 elicotteri Bell.47/J, un carro radio ed un automezzo «Romeo». Detto personale ha svolto 471 missioni, per complessive 468,50 ore di volo trasportando 99 persone (personalità, giornalisti, ecc.) e 68.300 kg. di materiale (viveri, medicinali, indumenti, posta ecc.), e traendo in salvo 719 persone;

b) gennaio-febbraio 1968: soccorso alle popolazioni terremotate della Sicilia e precisamente delle provincie di Agrigento, Palermo e Trapani. Il 15° Stormo ha impiegato 92 uomini, 6 velivoli HU. 16 e 2 elicotteri AB 204/B, i quali hanno svolto 252 missioni, per complessive 172,15 ore di volo, trasportando 28605 kg. di materiale (medicinali, viveri, indumenti, ecc.) e 260 persone (personalità, giornalisti, sanitari ammalati, ecc.), e traendo in salvo 9 persone;

c) novembre 1968: soccorso alle popolazioni alluvionate del Biellese, in provincia di Vercelli. Il 15° Stormo (1° Distaccamento) ha messo a disposizione 3 elicotteri AB.204/B, i quali hanno svolto 69 missioni, per complessive 34,55 ore di volo, trasportando 21.750 kg. di materiale (viveri, medicinali, ecc.) e 72 persone, tra cui 18 feriti;

d) ottobre 1970: soccorso alle popolazioni alluvionate di Genova. Il 15° Stormo ha impiegato 1 velivolo HU.16 (84° Gruppo) e 2 elicotteri AB.204/B (85° Gruppo e 1° Distaccamento), i quali hanno compiuto 26 sortite, per complessive 27,30 ore di volo, trasportando 2.500 Kg. di materiale (2.250 di viveri, 50 di medicinali, 200 di materiale vario) e 7 persone tra cui 1 ferito.

Oltre che nelle citate calamità naturali, i reparti S.A.R. hanno svolto in favore delle popolazioni civili una diuturna attività che si è estrinsecata in una sempre tempestiva opera di soccorso ad imbarcazioni naufragate, di trasporto ammalati e di feriti gravi, di collaborazione con la Polizia Stradale per la regolazione del traffico automobilistico.

Nel suo complesso l'attività dei reparti S.A.R. ha raggiunto, nel periodo considerato, la notevole cifra di 44.629 voli, pari a complessive, 50.567,10 ore di volo, di cui 1716,25 impiegate in esercitazioni nazionali ed internazionali. Il seguente specchio simile a quello relativo alla attività svolta nel periodo 1948-1961, può dare un'idea più precisa dell'intenso lavoro che i reparti del Soccorso Aereo Italiano sono stati chiamati a svolgere.

Per l'attività svolta a favore delle popolazioni civili in occasione dell'alluvione dell'autunno 1966, il 19-1-1971 la Bandiera del 15° Stormo S.A.R. — già decorata di Medaglia d'Argento al V.M., conseguita dal reparto nella specialità B.T. durante la seconda guerra

ATTIVITA' DEL SOCCORSO AEREO (Specchio riassuntivo dal 1961 al 1970)

Ente	Anno	Trim.	N. voli totali	Ore volo totali	N. voli eserc.	Ore volo esercitazione	N. voli soccorso	Ore volo soccorso	N. pers. soccorse e trasportate
CENTRI COORDINAMENTO SOCCORSO	1961	I II III IV	667	708h 20'	11	32h 00'	31	69h 40'	—
	1962	I II III IV	4238	4471h 40'	71	196h 05'	159	345h 35'	55
	1963	I II III IV	4187	4094h 30'	51	169h 40'	139	518h 35'	136
	1964	I II III IV	4674	4714h 40'	46	193h 05'	160	645h 40'	87
	1965	I II III IV	4472 1265	5157h 50' 1377h 10'	67 19	167h 20' 56h 50'	420 65	1363h 35' 234h 20'	120 23
	1966	I II III IV	6494	7070h 20'	40	143h 50'	782	1450h 25'	889
	1967	I II III IV	5242	6136h 20'	55	200h 10'	524	1515h 50'	207
	1968	I II III IV	4648	5619h 55'	49	217h 40'	522	1397h 00'	230
	1969	I II III IV	4230	5269h 10'	40	163h 30'	201	1079h 55'	153
	1970	I II III IV	4512	5947h 15'	49	176h 15'	373	1674h 45'	153
	TOTALI		44629	50767h 10'	498	1716h 25'	3376	10295h 20'	2053
15° STORMO	1966	I II III IV	6494	7070h 20'	40	143h 50'	782	1450h 25'	889
	1967	I II III IV	5242	6136h 20'	55	200h 10'	524	1515h 50'	207
	1968	I II III IV	4648	5619h 55'	49	217h 40'	522	1397h 00'	230
	1969	I II III IV	4230	5269h 10'	40	163h 30'	201	1079h 55'	153
	1970	I II III IV	4512	5947h 15'	49	176h 15'	373	1674h 45'	153
	1966	I II III IV	6494	7070h 20'	40	143h 50'	782	1450h 25'	889
	1967	I II III IV	5242	6136h 20'	55	200h 10'	524	1515h 50'	207
	1968	I II III IV	4648	5619h 55'	49	217h 40'	522	1397h 00'	230
	1969	I II III IV	4230	5269h 10'	40	163h 30'	201	1079h 55'	153
	1970	I II III IV	4512	5947h 15'	49	176h 15'	373	1674h 45'	153
	TOTALI		44629	50767h 10'	498	1716h 25'	3376	10295h 20'	2053
	TOTALI		44629	50767h 10'	498	1716h 25'	3376	10295h 20'	2053

mondiale — è stata decorata di Medaglia d'Argento al Valor Civile con la seguente motivazione: «Con generoso contributo di uomini e mezzi si prodigava nelle operazioni di soccorso alle popolazioni di territori devastati da una violenta alluvione affrontando, con elevato senso di solidarietà ed ardimentoso impegno, situazioni di estremo pericolo ed assicurando, anche nelle più ardue contingenze, il tempestivo ricovero dei feriti ed il costante rifornimento di ingenti quantità di viveri e di medicinali. Lo spirito di operante abnegazione dei militari dello Stormo trovava, con l'unanime apprezzamento dell'opinione pubblica, l'ammirata riconoscenza delle popolazioni interessate» (autunno 1966 — Toscana e Veneto).

E' doveroso ricordare, infine, che anche nel periodo 1961-1970, come per il passato, altri reparti dell'A.M. hanno fornito un valido aiuto nelle operazioni di soccorso. Il 31° Stormo Elicotteri (erede del Centro Elicotteri), la cui Bandiera è stata anch'essa decorata di Medaglia d'Argento al Valor Civile il 19-1-1971, ha svolto 3.076 missioni di soccorso, pari a 3.362,45 ore di volo; e la 46a Aerobrigata 335 missioni per complessive 777,10 ore di volo; il Reparto Volo dello Stato Maggiore nel solo quinquennio 1966-1970 ha compiuto 369 missioni di soccorso, per complessive 941.000 ore di volo, trasportando 365 malati e feriti, per i quali era stato richiesto l'intervento di velivoli pressurizzati.

Per dare un'idea più dettagliata dell'attività svolta da alcuni reparti dell'A.M. in favore delle popolazioni civili si riportano qui di seguito i dati relativi agli interventi compiuti nelle più rilevanti calamità che in questi ultimi anni hanno colpito il Paese:

a) ottobre 1963: soccorso alle popolazioni alluvionate in seguito allo straripamento delle acque contenute dalla diga del Vayont. Il Centro Elicotteri ha effettuato 46 missioni,

per un totale di 35,40 ore di volo, ed ha trasportato 121 persone;

b) novembre-dicembre 1966: soccorso alle popolazioni alluvionate della Toscana. Il 31° Stormo Elicotteri ha effettuato 1127 voli, pari a 431,45 ore di volo, trasportando 117.835 Kg. di materiale e traendo in salvo 1.726 persone;

c) novembre-dicembre 1966: soccorso alle popolazioni alluvionate del Veneto. I reparti della 1a Regione Aerea, con a disposizione un massimo di 31 ed un minimo di 5 velivoli ed elicotteri, hanno svolto 630 missioni per complessive 532,05 ore di volo, hanno impiegato 162 automezzi di vario genere, hanno distribuito materiale vario per un costo totale di L. 13.926.290;

d) gennaio-febbraio 1968: soccorso alle popolazioni terremotate della Sicilia. La 46a A/B ha messo a disposizione 84 piloti e 170 specialisti, i quali hanno compiuto 708 missioni, per un totale di 1.260,55 ore di volo, trasportando 5.744 persone e 811.273 Kg. di materiale. Il 31° Stormo Elicotteri ha impiegato 11 piloti e 13 specialisti. I quali hanno compiuto 187 sortite per complessive 191,05 ore di volo, trasportando 479 persone e 21.605 Kg. di materiale;

e) novembre 1968: soccorso alle popolazioni alluvionate del Biellese. I reparti della 1a Regione Aerea hanno messo a disposizione 7 elicotteri, i quali hanno effettuato 178 sortite per complessive 103,55 ore di volo, trasportando 300 persone e 31.600 Kg. di materiale, e traendo in salvo 37 feriti. Il 31° Stormo Elicotteri ha compiuto 20 voli per complessive 12,45 ore di volo, traendo in salvo 7 persone.

Elenco dei Comandanti del Soccorso Aereo Italiano

Comando Soccorso Aereo (1948-1961)

(int.) Col. Pil. PEZZANI Giovanni	agosto 1948-aprile 1949
(int.) T. Col. Pil. FEDERICI Riccardo	aprile 1949-ottobre 1949
Col. Pil. BABBI Casimiro	ottobre 1949-dicembre 1950
COL. Pil. GUAZZELLI Pietro	dicembre 1950-luglio 1951
Col. Pil. BOCCALATTE Augusto	luglio 1951-agosto 1952
Col. Pil. MARINI Luigi	agosto 1952-settembre 1953
Col. Pil. ERCOLANI Ildebrando	settembre 1953-novembre 1954
Col. Pil. COZZI Fabio	novembre 1954-novembre 1955
Col. Pil. MICUCCI Alberto	novembre 1955-novembre 1956
Col. Pil. BORZI Otello	novembre 1956-novembre 1957
Gen. B.A. VOLLARO Guglielmo	novembre 1957-maggio 1959
Gen. B.A. DE VITO Giovanni	maggio 1959-ottobre 1959
Col. Pil. CARLUCCI Edmondo	ottobre 1959-ottobre 1960
Col. Pil. ZEGRINI Augusto	ottobre 1960-ottobre 1961

Centro Coordinamento Soccorso di Ciampino (1-4-1962 - 1-10-1965; già dislocato a Vigna di Valle dall'1-10-1961 all'1-4-1962)

Magg. Pil. PIAZZA Domenico	ottobre 1961-novembre 1961
T. Col. Pil. FILIPPETTI Vincenzo	novembre 1961-ottobre 1962
T. Col. Pil. OTTAVIANI Olinto	ottobre 1962-ottobre 1963
T. Col. Pil. MITCHELL Mario	ottobre 1963-ottobre 1964
T. Col. Pil. FRESTA Giovanni	ottobre 1964-ottobre 1965

Centro Coordinamento Soccorso di Linate (1-10-1961 - 1-10-1965)

Magg. Pil. DE ROVERE Marino	ottobre 1961-maggio 1963
Magg. Pil. BOCCIOLI Riccardo	maggio 1963-aprile 1965
T. Col. Pil. VISANI Gilberto	aprile 1965-ottobre 1965

Centro Coordinamento Soccorso di Grottaglie
(1-10-1961 - 1-10-1965)

T. Col. Pil. CALO' Gino	ottobre 1961-settembre 1963
Magg. Pil. COZZA Flaminio	settembre 1963-settembre 1965
T. Col. Pil. CAFIERO Dante	settembre 1965-ottobre 1965

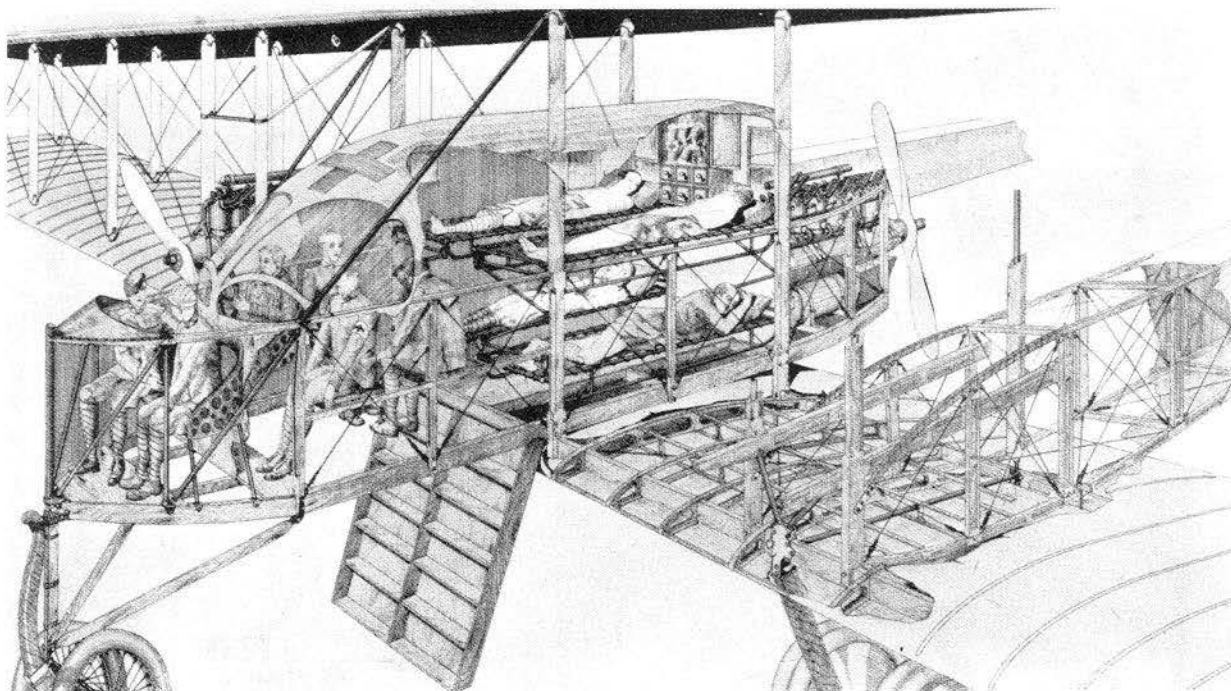
15° Stormo S.A.R.
(1-10-1965 a tutt'oggi)

Col. Pil. CIVALLERI Alberto	ottobre 1965-ottobre 1966
Col. Pil. DALE' Bruno	ottobre 1966-ottobre 1967
Col. Pil. ROSATI Girolamo	ottobre 1967-ottobre 1968
Col. Pil. FILIPPETTI Vincenzo	ottobre 1968-ottobre 1969
Col. Pil. MITCHELL Mario	ottobre 1969-ottobre 1970
Col. Pil. SALLUSTIO Giuseppe *	ottobre 1970...

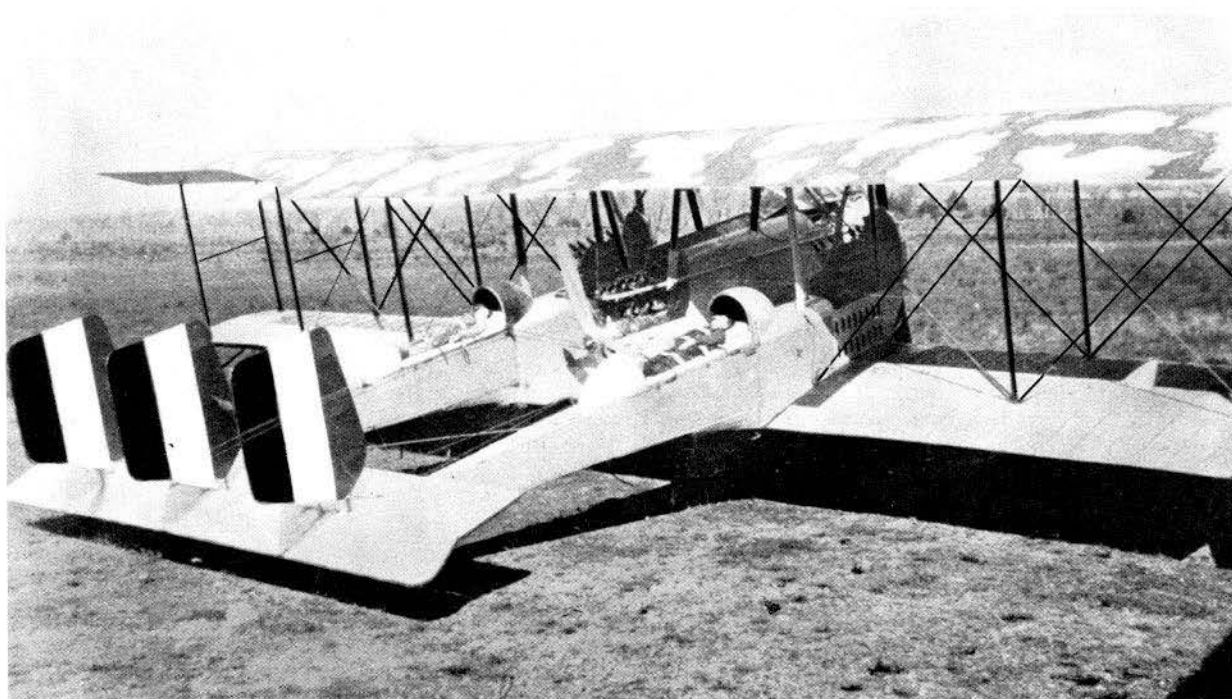
* Il Col. Sallustio ha lasciato il Comando del 15° Stormo il 31-9-71; il 1° Ottobre 1971 il Comando è stato preso dal Col. Marino Salvatore.

Allegati

VELIVOLI



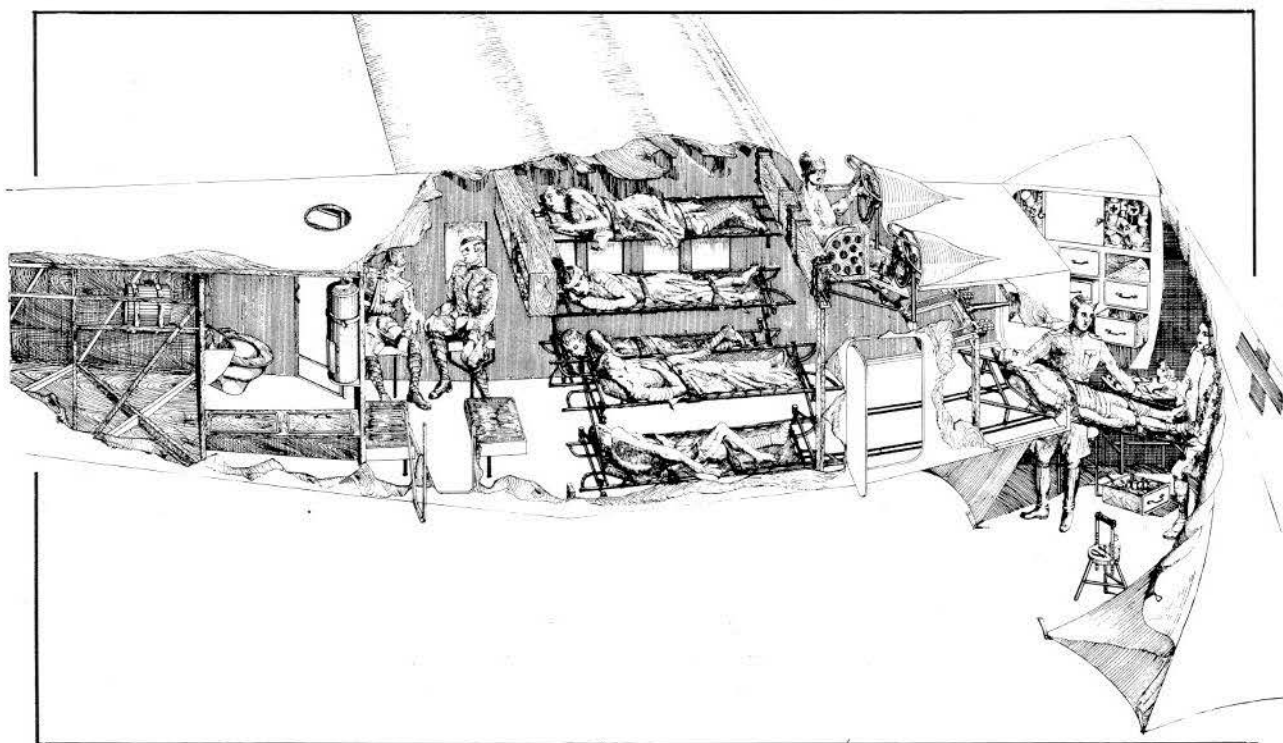
Caproni 36-S - Versione sanitaria del Ca 36 adibito a trasporto feriti, dei quali 4 su barelle sistemate al posto dei serbatoi della carlinga e 4 seduti davanti e dietro al pilota; uno dei piloti era sostituito da un medico o infermiere.



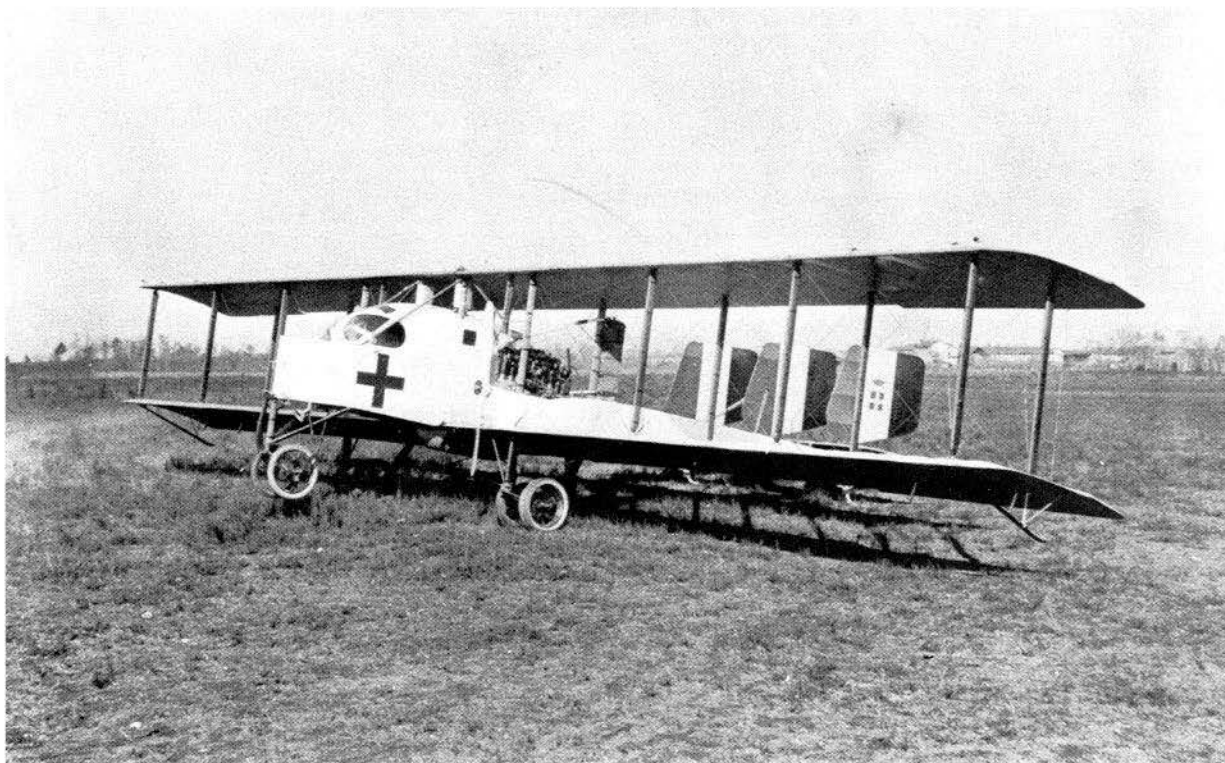
Caproni 50 - Versione sanitaria (600 HP) - Fotografia tratta dal volume «Caproni nella 1a guerra mondiale», di G. Apostolo, pag. 145.



Caproni 80S - Versione Sanitaria 800 HP



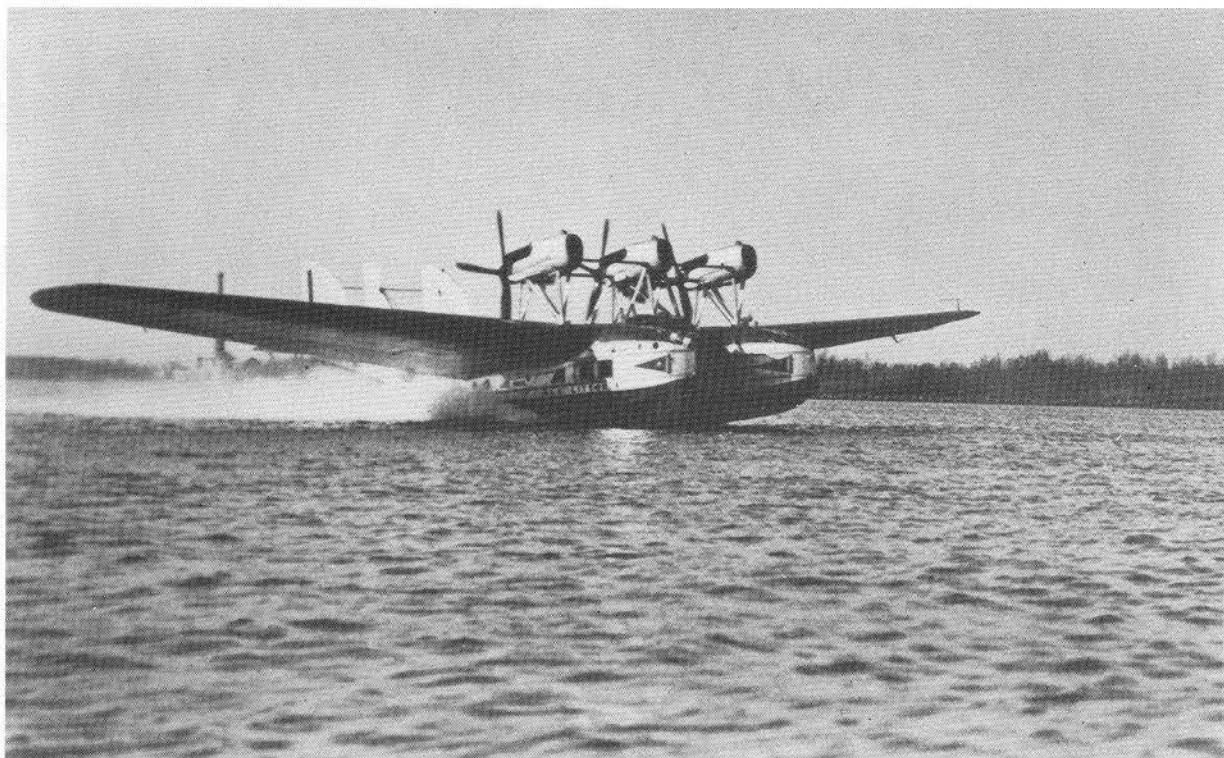
Biplano Caproni 80 S - Spaccato prospettico della fusoliera colle sistemazioni sanitarie.



Ca.36M

CARATTERISTICHE TECNICHE

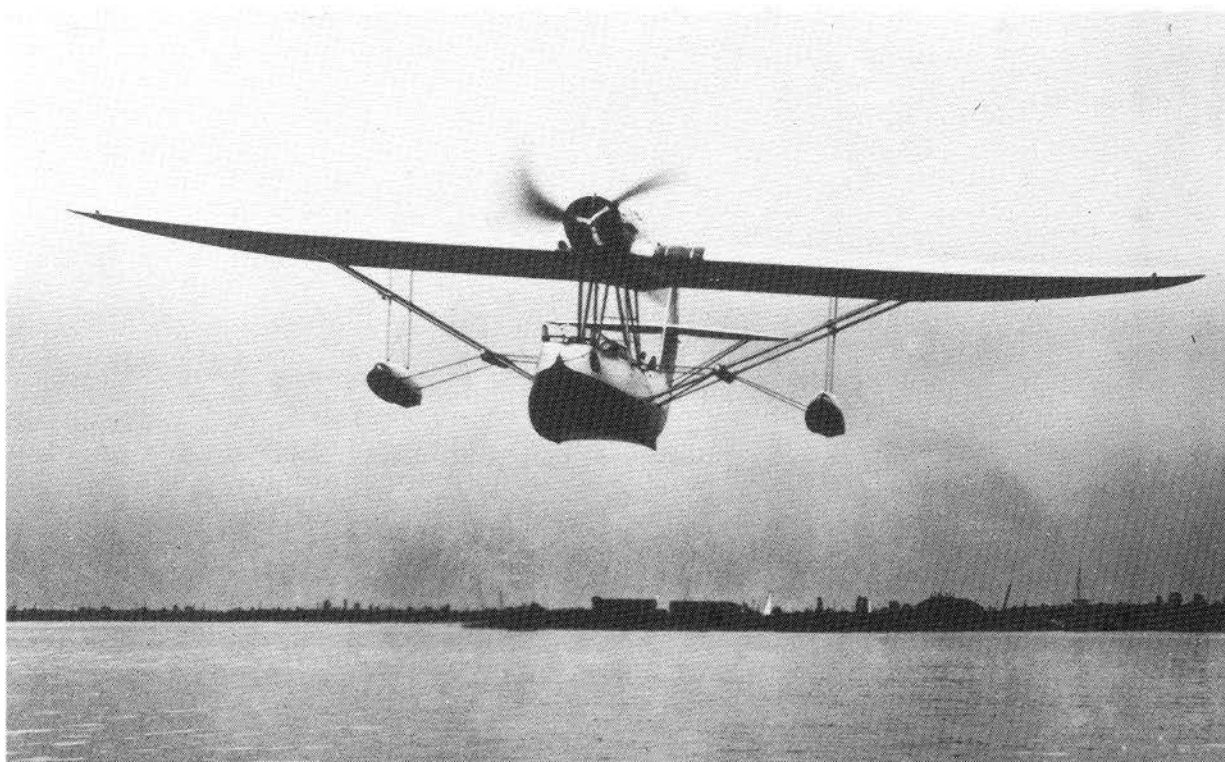
Descrizione	Biplano trimotore con triplice deriva
Motore	Isotta Fraschini V-4B
Potenza globale	500-600 CV
Elica	Bipala
Velocità max	135 km/h
Salita	4000 m in 56'
Salita	1000 m in 8'
Tangenza pratica	4500 m
Autonomia pratica	—
Dimensioni	Apertura m 22,20 - Lunghezza 10,90 - Altezza m 3,70



SAVOIA MARCHETTI - S 66

CARATTERISTICHE TECNICHE

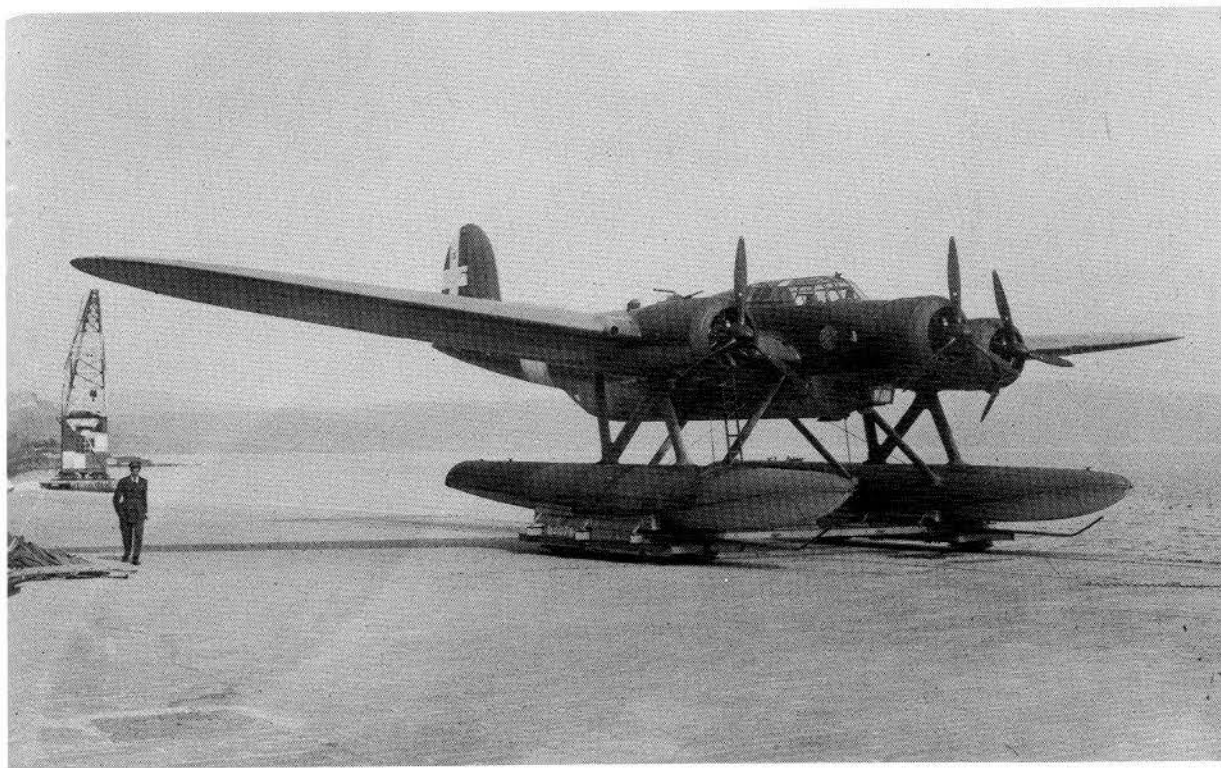
Descrizione	Idrovolante trimotore ad ala monoplana a sbalzo
Motore	Fiat A24 R
Potenza globale (Elica)	3x700 CV
Velocità max	264 km/h
Velocità minima	111 km/h
Salita a	m 2.000 in 7'54"
Salita a	m 5.000 in 35'26"
Autonomia pratica	km 1.350
Dimensioni:	Apertura m 33
	Lunghezza m 16.635
	Altezza m. 4,900



CRDA CANT Z 501

CARATTERISTICHE TECNICHE

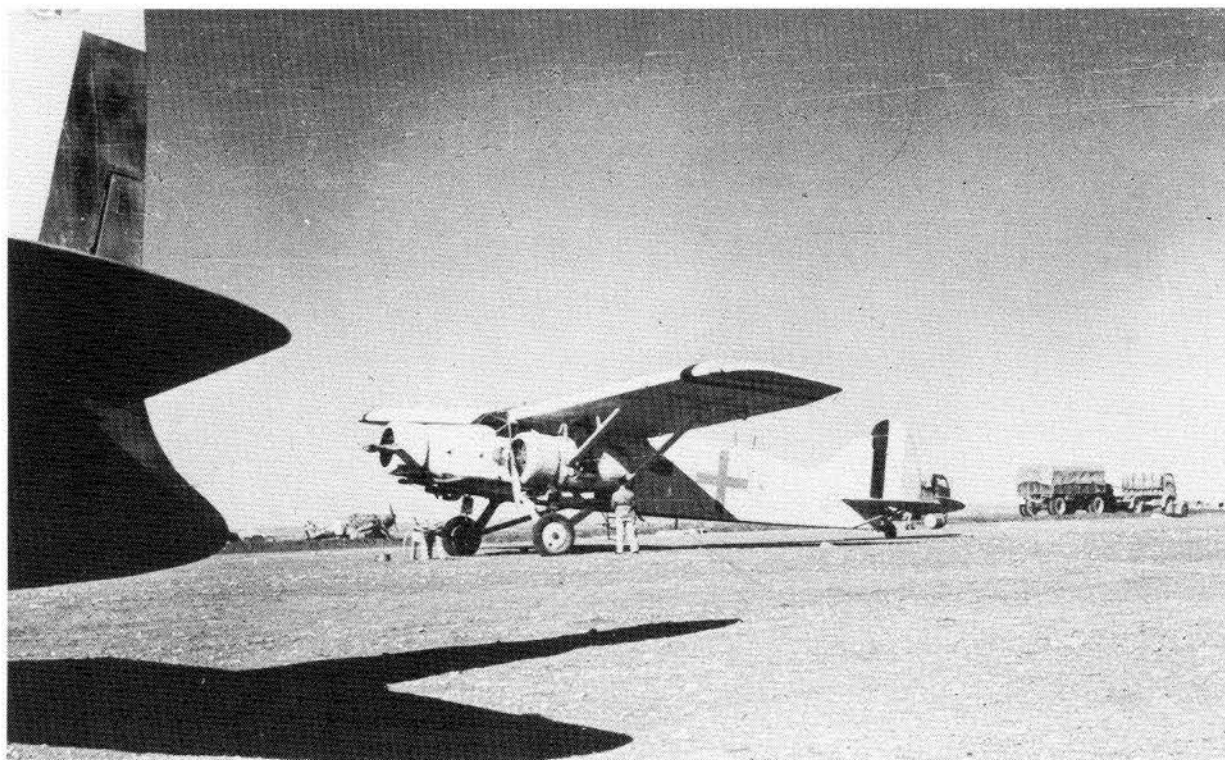
Descrizione	Idrovolante a scafo centrale monomotore monoplano quadriposto costruzione mista
Motore	Isotta Fraschini Asso L 121 RC 15
Potenza globale	900 CV
Elica	tripala diametro m 4,20
Velocità max	a 4.000 m 238 km/h
Velocità minima	116 km/h
Salita a	2.000 in 7'50"
Salita a	4.000 in 23'
Tangenza pratica	5.500 m.
Autonomia pratica	km 1.990 in 10 h
Dimensioni	Apertura m 22,50 Lunghezza m 14,9 Altezza m 4,40



CRDA CANT Z 506

CARATTERISTICHE TECNICHE

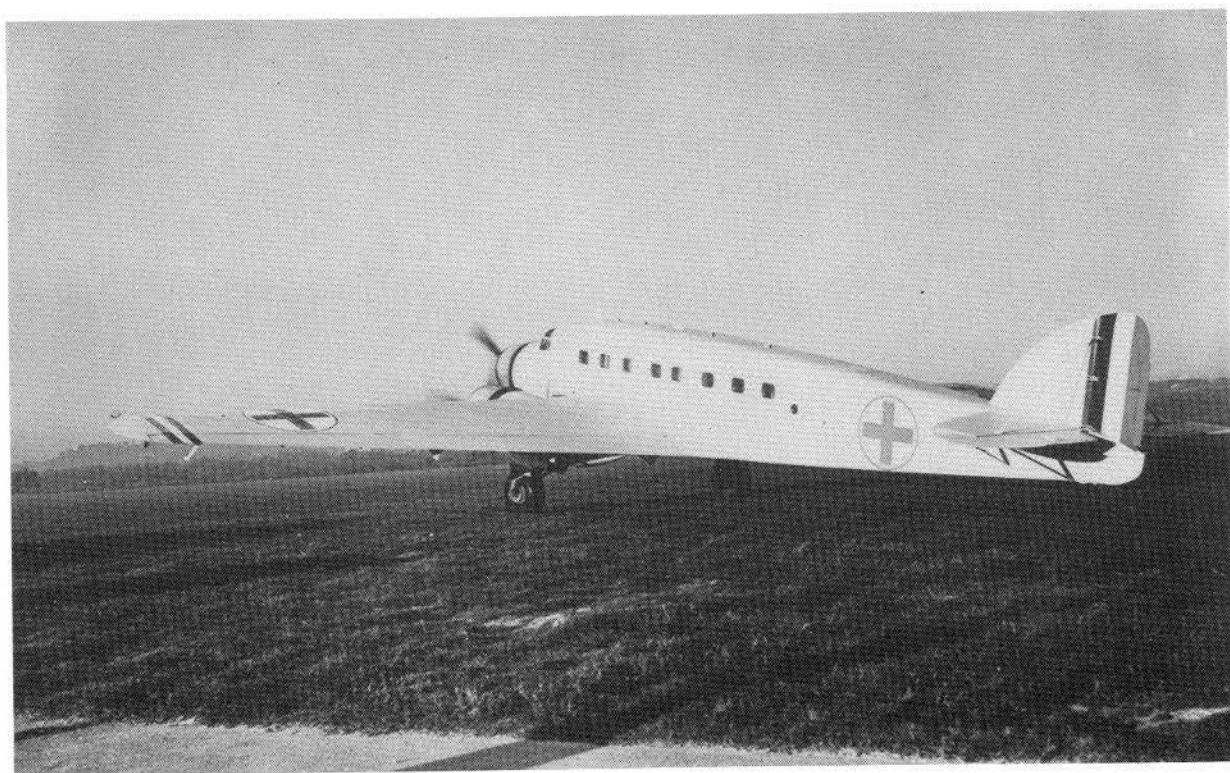
Descrizione	Idrovolante bimotore ad ala media e scarponi
Motore	Alfa Romeo 126 RC - 34
Potenza globale	CV 750 x 3
Elica	tripala
Velocità max	360 km/h
Tangenza teorica	8.000 m
Autonomia	2.700 km
Dimensioni	Apertura m 26,50
	Lunghezza m 19,24
	Altezza 7,45



CAPRONI Ca.133 (Versione sanitaria)

CARATTERISTICHE TECNICHE

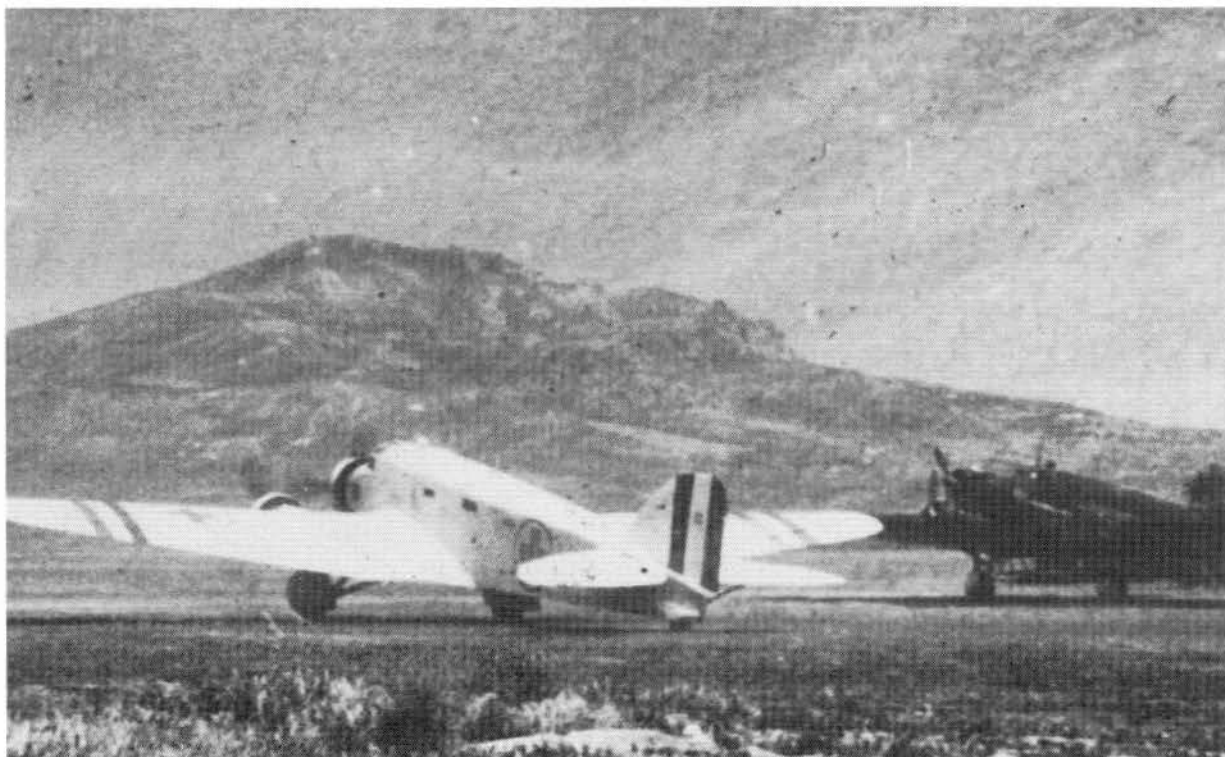
Descrizione	Monoplano trimotore - Installazioni sanitarie barelle per 6 feriti gravi e poltrone per 4 feriti leggeri
Motore	P VII C XVI
Potenza globale	CV 1290x3
Velocità max	265 km/h a 1700 m
Velocità minima	100 km/h
Tangenza pratica	5.500 m
Autonomia pratica	ore 6
Dimensioni:	Apertura m 21,24
	Lunghezza m 15,36
	Altezza m 4,00



S.I.A.I. S.M. 75

CARATTERISTICHE TECNICHE

Descrizione	Trimotore ad ala bassa - Costruzione mista
Motore	A.R. 128
Potenza globale	CV 860 x 3
Elica	tripala
Velocità max	400 km/h
Tangenza teorica	7.200 m
Autonomia pratica	km 3,000
Dimensioni	Apertura m 29,70 Lunghezza m 22,30 Altezza m 5,30



S.I.A.I. SM 81

CARATTERISTICHE TECNICHE

Descrizione	Trimotore ad ala bassa - Struttura mista
Motore	P.X.
Potenza globale	CV 700x3
Elica	tripala
Velocità max a	2.000 m 310 km/h
Velocità minima	122 km/h
Salita a	3.000 in 10' 56"
Salita a	5.000 in 26' 14"
Tangenza pratica	6.100 m
Autonomia pratica	1750 km 7h 25'
Dimensioni	Apertura m 24,10
	Lunghezza m 17,90
	Altezza m 4,55



S.I.A.I. SM. 82

CARATTERISTICHE TECNICHE

Descrizione	Monoplano ad ala bassa carrello retrattile - ipersostentatore - Costruzione mista - trimotore
Motore	Alfa Romeo 128 RC 18
Potenza globale	CV 850x3
Elica	tripala
Velocità max a	m 2.750 km/h 349
Velocità minima	km/h 123
Salita a	m 2.000 6'59"
Salita a	m 5.000 27'15"
Tangenza pratica	m 5.600 m
Autonomia pratica	km 1.300 4h47'
Dimensioni	Apertura m 29,70
	Lunghezza m 23
	Altezza m 5,50



FIAT G.212

CARATTERISTICHE TECNICHE

Descrizione	Monoplano trimotore - Costruzione metallica
Motore	Pratt Whitney
Potenza globale	CV 1215x3
Elica	tripala
Velocità max a	m 2.500 km/h 375
Velocità minima	km/h 145
Salita a	m 2.000 6'43"
Salita a	m 4.000 13'40"
Tangenza pratica	m 7.000
Autonomia pratica	km 2.700 9h
Dimensioni	Apertura m 29,34
	Lunghezza m 23,37
	Altezza m 6,50



FIAT G.12

CARATTERISTICHE TECNICHE

Descrizione	monoplano trimotore ad ala bassa, costruzione metallica, carrello retrattile
Motore	Alfa Romeo 128 RC 18
Potenza globale	CV 930x3
Elica	tripala
Velocità max a	m 3.000 km/h 370
Velocità minima	km/h 116
Salita a	m 1.000 3'8"
Tangenza pratica	m 4.700
Autonomia pratica	km 4.500 15h
Dimensioni	Apertura m. 28,72 Lunghezza m. 20,52 Altezza m. 4,90



MACCHI M.416

CARATTERISTICHE TECNICHE

Descrizione:	Monoplano, monomotore, biposto a posti affiancati, costruzione metallica, carrello fisso
Motore	Lycoming
Potenza globale	CV 190
Elica	bipala in legno
Velocità max	km/h 209
Velocità minima	km/h 99
Salita a	m 1.000 4'3"
Salita a	m 3.000 17'
Tangenza pratica	m 4.250
Autonomia pratica	km 550 3h35'
Dimensioni	Apertura m. 11
	Lunghezza m. 8,18
	Altezza m 2,22



PIAGGIO P.136

CARATTERISTICHE TECNICHE

Descrizione	Monoplano anfibio bimotore ad ala alta - struttura metallica
Motore	Franklin
Potenza globale	CV 215x2
Elica	bipala a passo variabile
Velocità max	288 km/h a 1.000 m.
Velocità minima	130 km/h
Salita a	m. 1.000 3'
Salita a	m 3.000 11'
Tangenza pratica	m 5.100
Autonomia pratica	km 1.250 in 5 ore
Dimensioni	Apertura m. 13,20
	Lughezza m 10,50
	Altezza m 3,70



HU16/A

CARATTERISTICHE TECNICHE

Descrizione	Monoplano anfibo per soccorso aereo-marittimo, interamente metallico, ad ala alta, bimotore, con galleggianti alari fissi. E predisposta, sulle porte di accesso in fusoliera, l'installazione di razzi ausiliari di decollo (lato)
Motore	2 Curtiss-Wright R1000C9 HD 1
Potenza glob.	CV 1495x2
Elica	Hamilton Standard 43 D.50-615 tripala e p.v. giri costanti
Velocità max	260 km/h
Velocità minima	85 km/h
Salita a	m 1.000 3'
Salita a	3.000 13'
Tangenza pratica	20.000 lt.
Autonomia	8h + serbatoi ausiliari sganciabili 16h
Peso lordo medio	kg. 13.600
Dimensioni	Apertura alare m 24,40 Lunghezza m 19,16 Altezza m 8,08



CONVAIR CV 440

CARATTERISTICHE TECNICHE

Descrizione	Velivolo di linea per trasporto passeggeri e merci - bimotore di costruzione interamente metallica
Motore	Pratt Whitney R 2800 CB 16-17
Velocità max	497 km/h
Velocità crociera	465 km/h
Tangenza pratica	7.700 lt
Autonomia pratica	1674 km
Dimensioni	Apertura alare m. 32,20 Lunghezza m 24,14



FAIRCHILD C 119

CARATTERISTICHE TECNICHE

Descrizione	Velivolo per trasporto truppe e materiale pesante
Motore:	2 Wright R-3350 - 85
Potenza globale	CV 3500x2
Velocità	max 460 km/h
Velocità di crociera	320 km/h
Tangenza	m 7.000
Autonomia	m 3.700
Dimensioni	Apertura m 33,32
	Lunghezza m 26,38

ELICOTTERI



WESTLAND SIKORSKY S 51

CARATTERISTICHE TECNICHE

Diametro rotore	14,73
Lunghezza fusoliera	12,49
Altezza	3,85
Peso totale	29,00
Peso a vuoto	19,90
Velocità max	1,65
Velocità crociera	1,30



WESTLAND SIKORSKY S 55

CARATTERISTICHE TECNICHE

Diametro rotore	16,16
Lunghezza fusoliera	12,88
Altezza	4,07
Peso totale max	3.583
Peso totale vuoto	2.381
Velocità max	180
Velocità crociera	148
Autonomia	578 km



AGUSTA BELL 47 J 2 SUPER RANGER

CARATTERISTICHE TECNICHE

Diametro rotore	11,32
Lunghezza	13,21
Altezza	2,83
Peso totale	12,93
Peso a vuoto	612
Velocità max	169
Velocità crociera	150
Tangenza	3.690
Autonomia	320 km



AGUSTA BELL 204 B

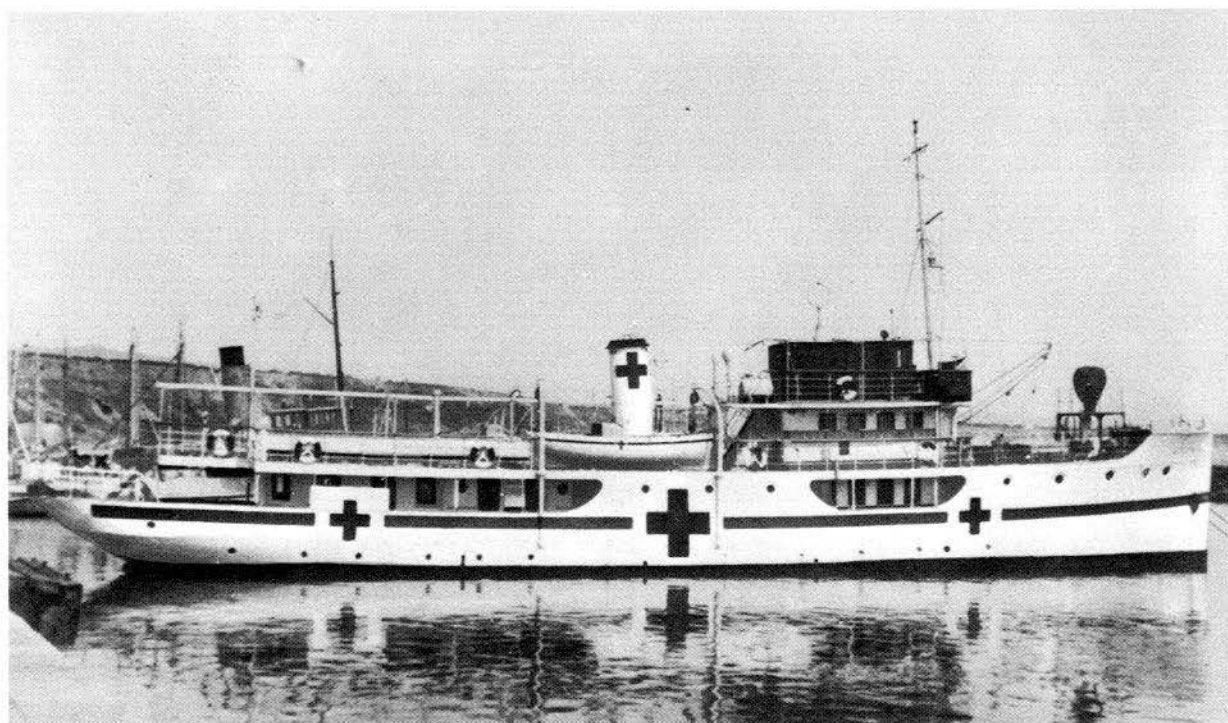
CARATTERISTICHE TECNICHE

Diametro rotore	14,63
Lunghezza fusoliera	12,31
Altezza	4,44
Peso totale	38,50
Peso a vuoto	18,60
Velocità max.	2,15
Velocità crociera	1,93

MEZZI MARITTIMI

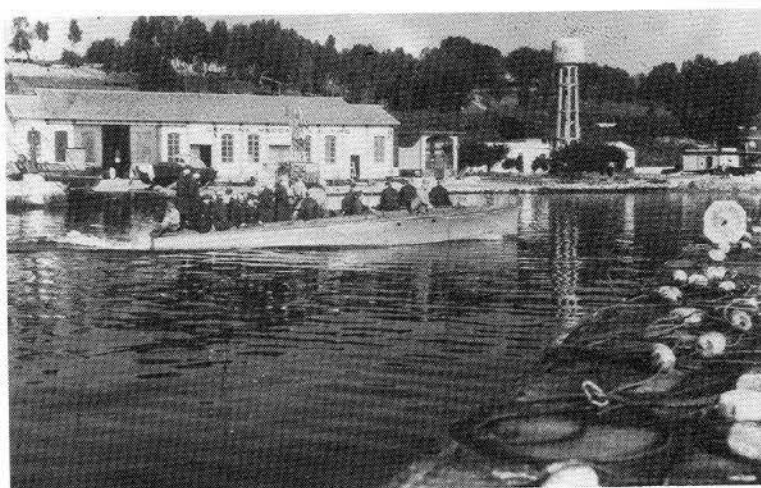


Due delle navi ospedali che durante la guerra 40-43 potevano essere usate dal Soccorso Aereo per l'espletamento del servizio.





I motoscafi in dotazione al Servizio di Soccorso Aereo.



INDICE

CAPITOLO I

Dalle origini all'8-5-1945 Pag. 11

CAPITOLO II

Dal termine del secondo conflitto mondiale al 1961 . . . » 35

CAPITOLO III

Dal 1961 ai giorni nostri » 55

ALLEGATI

Velivoli Pag. 73

Elicotteri » 93

Mezzi marittimi » 99

